N° 303. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

40 centimes

LA VIE AU GRAND AIR

MAYER, gagnant du Grand Prix de Paris

Pierre Lafitte & Cie
Femina. — Musica.
La Vie au Grand Air

Téléph. 280-52 et 280-56.
Adresse telégr. SOCEDIL Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Les Appareils Photographiques DEMARIA Frères

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Jumelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

EN VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro : Stations Tuileries, Palais-Royal)
et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA Frères Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
2, Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Métro-Station "COMBAT")

Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.

DUPONT

Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Modèle contenant 423 Fig.

HYGIÈNE de la TOILETTE

Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au
COALTAR SAPONINÉ Le Beuf
son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.

Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.
DANS TOUTES PHARMACIES

Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE-BEUF en rouge

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — *Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

AUTOMOBILES GILLET-FOREST

7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée PARIS

65 ANNÉES DE SUCCÈS

Alcool de Menthe de

RICQLÈS

SEUL VÉRITABLE ALCOOL de MENTHE
CALME la SOIF et ASSAINIT l'EAU
Dissipe les MAUX de CŒUR, de TÊTE, d'ESTOMAC
la CHOLÉRINE
EXCELLENT pour les DENTS et la TOILETTE
PRÉSERVATIF contre les ÉPIDÉMIES
EXIGER du RICQLÈS !
HORS CONCOURS, PARIS 1900

LE CONCOURS DE TOURISME
organisé par

Gladiator

est ouvert à tous

Envoi gratuit du Règlement sur demande adressée à **GLADIATOR, au Pré-St-Gervais (Seine)**

3.000 francs de Prix : Motocyclette, Bicyclettes, Tandems *GLADIATOR*, etc

GUILLEMINOT

PHOTOGRAPHES
PLAQUES
Boites à Ouverture AUTOMATIQUE BREVETÉE
Extra-rapides

La Semaine Comique, par Henriot.

— Nous étions si isolés à la campagne; aujourd'hui, grâce à l'automobile, des quantités d'amis viennent nous voir...
— C'est vrai... et puis, tous les bonheurs... ils ne restent pas.

— Eh bien, je vous jure que quand elle a son masque de chauffeuse et ses lunettes, elle finit par être presque jolie.

— Par ce temps exagéré de double-boucle, voici comment on entrera bientôt dans un salon.

PROVINCE
— Oh ! Quel rêve ! Paris... Longchamp !... aller au Pesage !
— Pourquoi faire ? pour te peser ?... tu as la balance de la gare.

Orléans — Loiret

P. MÉRÉ DE CHANTILLY

Médailles d'Or aux Expositions

ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU
Guérison rapide et sûre des *Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Courbes, Suros, Eparvins.*
Effet gradué à volonté.—Pas de traces.
LA BOITE, AVEC BROCHURE, FRANCO : 3 FR. 50

LE PHYSIC BALL MÉRÉ

Est le meilleur purgatif pour tous genres de Chevaux

EMBROCATION MÉRÉ

Dite ***Tresor du Sportsman***.
Liniment revulsif sans rival pour fortifier les jambes des chevaux
La bouteille : 5 fr. — Franco gare, 5 fr. 60.

CAPSULES PERRONCITO ŒSTRES et VERS DU CHEVAL | 3 fr. la Boîte

LES CÉLÈBRES VOITURES & MOTEURS MERCÉDÈS

Se font dans les types suivants :
20-24 CHEVAUX
28-32 CHEVAUX
40 CHEVAUX
60 CHEVAUX
90 CHEVAUX

Se méfier des Contrefaçons

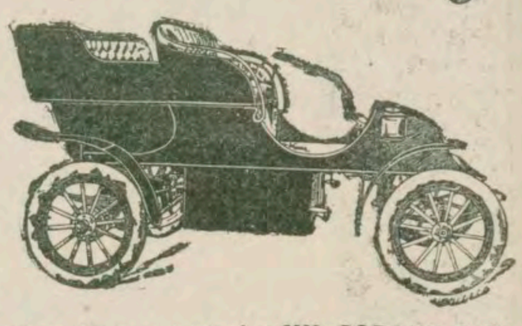
C.-L. CHARLEY
71, Av. des Champs-Élysées, Paris
Adresse Télégraphique : AMCHARLEY, concessionnaire exclusif. Téléphone : 549-77

LA VOITURE DE L'AVENIR

la plus pratique, la plus simple et la plus économique, c'est

L'ÉLECTRIQUE

Waverley



qui se trouve exposée chez MM. GODARD & Cie, concessionnaires exclusifs pour la France,

Cycles et Motocyclettes

ALCYON

PARIS - 22, avenue de la Grande-Armée - PARIS

PRIX MODÉRÉS

Chenil de la Gare d'Auteuil

Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements.
109, b. Exelmans (Paris-Auteuil)
Maison d'élevage en Seine-et-Oise

MOTOBLOC

Simplicité, Solidité, Sécurité, Visite facile

UN SEUL CARTER. ATTAQUE DIRECTE, 8 ENGRENAGES EN TOUT

CHASSIS 10-12 CH. **6.400 FR.**

102, rue des Vivants, BORDEAUX
239, boulevard Péreire, PARIS

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

PLAQUES Nouveautés Photographiques CADETT

ÉTABLISSEMENTS POULENC Frès
19, Rue du 4 Septembre PARIS

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en
48 HEURES
les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS.... 18 fr.
ETRANGER..... 20 fr.

30 Juin 1904. — N° 303
Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

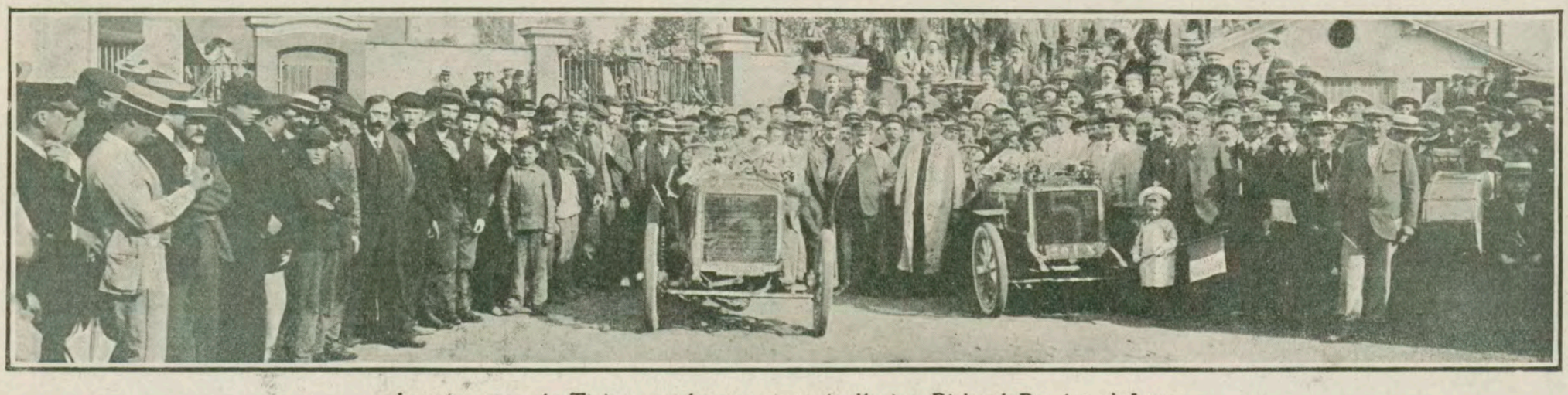
PUBLICITÉ
PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE..... 300 fr.
ENCARTAGE..... 500 fr.

APRÈS LA COUPE GORDON-BENNETT — LE RETOUR DES VAINQUEURS A PARIS

Thery, vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett, et M. Brasier, le distingué ingénieur, constructeur de la voiture triomphatrice, sont rentrés la semaine dernière à Paris. La population parisienne a fait aux deux glorieux vainqueurs du Taunus une ovation indescriptible, et c'est à travers une véritable mer humaine, que Brasier et Théry ont traversé la capitale. La photographie que nous reproduisons ci-dessus représente l'arrivée des vainqueurs place de l'Opéra et donne une idée exacte de l'effervescence et du mouvement populaire que suscitèrent, sur leur passage, ceux qui nous ramenèrent le trophée si convoité.

Comment j'ai ramené la Coupe en France, par L. Théry

Jeudi dernier, Paris était en fête. La population parisienne recevait, en effet, Théry, le glorieux vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett, et M. Brasier, l'habile ingénieur, constructeur de la voiture victorieuse, revenant tous deux du Taunus. On a fait aux deux heros une ovation indescriptible, et c'est au milieu d'une foule de curieux et d'amis que les vainqueurs de la Coupe ont pu difficilement traverser Paris. Nous avons cru intéressant de demander à Théry ses impressions sur l'ovation enthousiaste dont il fut l'objet, et voici ce que nous écrit le vainqueur du Taunus.



La réception de Théry par les ouvriers de l'usine Richard-Brasier, à Ivry

La foule acclame Théry, sur la place de la Concorde.

M. et Mme Brasier, devant l'Automobile Club, à leur arrivée du Taunus.

Je suis Parisien d'adoption, sinon de naissance. C'est là que j'ai vécu, c'est là que je vis encore et c'est là que, depuis bientôt huit ans, je travaille au moteur, et je lui donne des petits soins.

Il vient de me les rendre, et je n'en suis, ma foi, pas fâché, car enfin c'était bien mon tour. Depuis Paris-Amsterdam, ne pas manquer une course, et ne pas arriver à en décrocher tout à fait une, travailler d'un bout à l'autre de la course et se voir "grillé" par ceux qui n'ont rien eu à faire, c'est dur.

Enfin, c'est fini, et c'est bien fini. La Coupe est enlevée. Cela n'a pas été sans peine, et pendant les deux premiers tours, j'ai bien cru que je n'arriverais jamais à prendre une seule seconde à ce diable de Jénatzy. En voilà encore un qui est de la bonne école, de la véritable, de celle où l'on ne s'arrête pas en route pour regarder le paysage et cueillir des marguerites. D'ailleurs, il devait être comme moi, il devait avoir chaud, et, dans ces conditions-là, le meilleur moyen est d'en finir le plus vite possible.

J'ai reçu bien des ovations en Allemagne. Les Allemands étaient peut-être vexés, mais en tout cas, ils ne l'ont pas montré. Ils ont été tous "épatants", il n'y a pas d'autre mot. Je ne dis pas que pendant la course ils n'aient pas aidé Jénatzy de tous leurs vœux, et même plus, mais après, il n'y a rien eu à dire. Partout des réceptions, des banquets, des discours, des compliments. Et, bien que cela ne change rien ni aux façons de penser, ni aux résultats, cela fait toujours plaisir.

Le jeune Brasier (3 ans 1/2) reçoit son père à l'usine.

Mais, tout de même, tout cela ne vaut pas l'accueil de Paris. Paris, il n'y a que là pour faire une ovation. Pas de discours ni de fla-fla, mais des ouvriers qui viennent vers vous et qui, avec des larmes aux yeux, vous empoignent et vous collent sur leurs epaules, et dans la rue des gosses, des femmes, jusqu'aux cochers de fiacres, qui vous acclament. Ah! cette rentrée dans Paris! Nous avions été pourtant reçus à Homburg, à Francfort, à Metz, à Verdun, à Vouziers, où nous avions logé lors de notre passage pour les Eliminatoires.

Eh bien, tout cela, aujourd'hui, ce n'est presque plus rien, quand on se rappelle Paris jeudi dernier. L'usine d'Ivry en fête, les ouvriers nous prenant litteralement de force sur les voitures et nous promenant, M. Brasier et moi, pendant plus d'une heure dans l'usine. Et la rentrée dans Paris, à l'A. C. F., la place de la Concorde, la place de l'Opéra, et toujours les cris, les fleurs, le champagne, les mains qui se tendent!

Le soir, on a littéralement tout pillé sur la voiture les fleurs, les rubans... On ne m'a rien laissé... qu'un souvenir dans ma vie, et c'est déjà ça! LÉON THÉRY.

LES COURSES

Le Prix du Président-de-la-République à Saint-Cloud ; Les débuts des trois ans sur les obstacles ; Le Prix de France et les Gentlemen-Riders

Les temps sont changés; on ne quitte plus Paris comme autrefois, sitôt le Grand Prix couru; du moins, si quelques-uns ne croient pas devoir paraître après cette solennité sportive, on ne s'aperçoit guère de leur absence sur le turf. Il est vrai que les programmes de nos diverses sociétés sportives savent retenir les sportsmen et attirer leur attention. N'y aurait-il que les débuts des trois ans sur les obstacles et les derniers grands Prix d'Auteuil, que cela suffirait.

◆ ◆ ◆

Saint-Cloud avait un air de fête, l'autre lundi — la foule était telle qu'on se serait cru au 14 juillet — où se courait pour la huitième fois le Grand Prix des trotteurs, le Prix du Président-de-la-République doté d'une belle allocation — unique pour les épreuves de trotting — de 50.000 francs.

Fait assez curieux, le premier de nos éleveurs de demi-sang trotteurs, M. Th. Lallouet, n'avait pas encore gagné cette belle épreuve; trois fois, M. Olry, avec Livadie, avec Trinqueur et avec Aline (l'an dernier), remporta ce beau trophée; les autres lauréats furent MM. Thibaud, A. Hemard, Costenobel et Cavey aîne. Avec un fils de Narquois et Quenotte, Beaumanoir, un poulain noir de fort belle structure et admirablement établi, M. Th. Lallouet bat tous les records; en effet, Beaumanoir a couvert les 2 800 mètres en 4 m. 12 s. 3/5, soit le kilomètre en 1 m. 30 s. 1/5, vitesse qui n'avait jamais été atteinte; d'autre part, les 50.000 francs du Prix portent à 118.791 francs les sommes gagnées par l'écurie Lallouet depuis le début de la saison; c'est la première fois qu'un propriétaire de trotteurs dépasse 100.000 francs, aussitôt après la réunion du Prix du Président-de-la-République.

L'écurie Olry avait atteint un pareil resultat en 1900 et 1903, mais après le Derby de Rouen, c'est-à-dire quelques jours plus tard. Comme dans le Grand Prix des pur sang, c'est le bon cheval qui a gagné; il y a, du reste, une certaine analogie de qualité entre Ajax et Beaumanoir; chacune des sorties des deux cracks fut marquée par une victoire; ni l'un ni l'autre ne connurent la défaite.

A Colombes, à Saint-Ouen, à Enghien, à Auteuil, les trois ans ont fait leurs débuts sur les obstacles, débuts excellents et qui nous promettent une année intéressante et fertile en bons hurdle racers. Il est vrai de dire aussi que les propriétaires d'écuries d'obstacles ne se refusent rien. Si, au début du steeple-chasing, on avait acheté 20, 30 et même 50.000 francs un cheval de plat pour le mettre sur les obstacles, on aurait levé les bras au ciel et traité de fou un propriétaire aussi audacieux. Mais aujourd'hui que les allocations des courses d'obstacles sont importantes, la situation est bien changée et les propriétaires ne craignent pas d'acheter très cher des chevaux de classe, et l'on voit sur les obstacles des concurrents de nos Grands Prix, de nos Derbys et des vainqueurs de Poules. Cependant, la classe n'est pas tout pour le cheval d'obstacles, il faut qu'il ait la structure qui en fait un bon et franc sauteur; c'est le talent, le savoir, le coup d'œil du propriétaire comme de l'entraîneur — surtout de ce dernier — qui font acheter souvent, après une course plate, un de nos futurs vainqueurs d'Auteuil.

Nous venons de voir de très bons débutants, et, si j'en crois les "bruits d'écuries", nous n'avons pas encore vu le dessus du panier.

Chaque année, la liste des

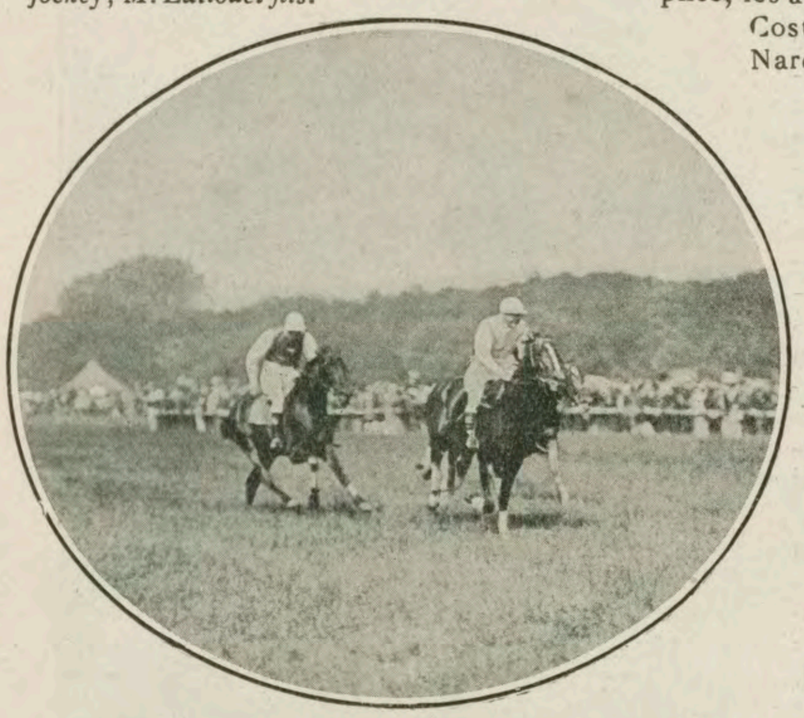
La rentrée du vainqueur du Prix du Président-de-la-République (Trot monté. — 50.000 fr. et un objet d'art.— 2.800 m.).

Beaumanoir, *m. n., 3 ans, par Narquois et Quenotte. Eleveur et propriétaire, M. Th. Lallouet; jockey, M. Lallouet fils.*

M. Lallouet.

Le propriétaire du vainqueur du Prix du Président-de-la-République.

M. Lallouet, qui est un de nos principaux éleveurs de demi-sang trotteurs, gagna cette année, pour la première fois, le Grand Prix des trotteurs.

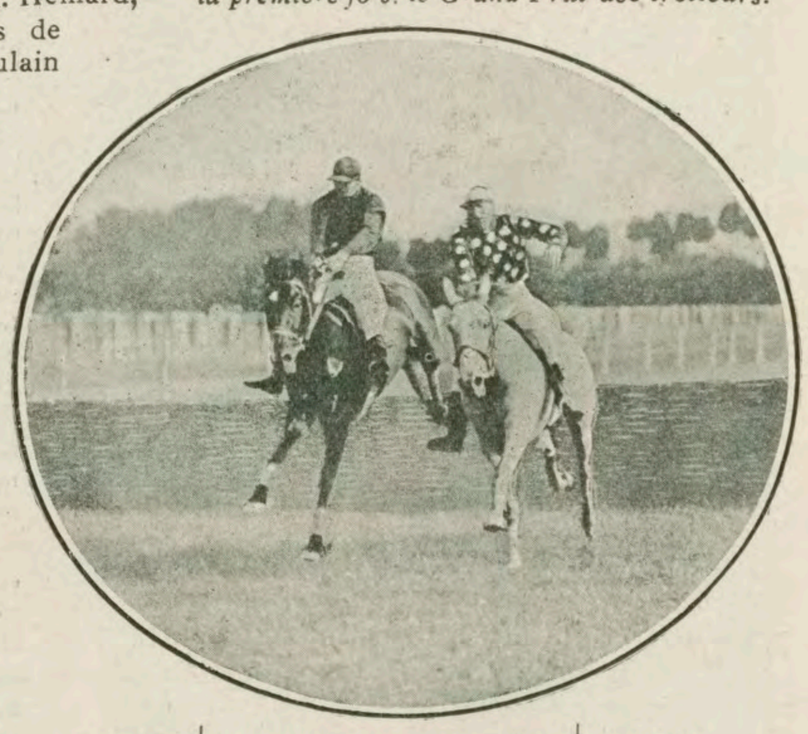


Laura, à M. G. Dreyfus; éleveur et propriétaire, entraîneur, Lawrence; jockey, Hartigan. Arrivé 2e.

Le Matin; propriétaire, M. Liénart; entraîneur, Ch Carter; jockey, Chapman.

Nacarat; propriétaire, M. Archdeacon; éleveur, cte Le Marois; entraîneur, Desbons; jockey, H. Mitchell. Arrivé 1er.

L'arrivée du Prix Pride of Kildare. (Steeple-chase. Handicap.— 10 000 fr.— 4.500 m.— Auteuil, jeudi, 23 juin).

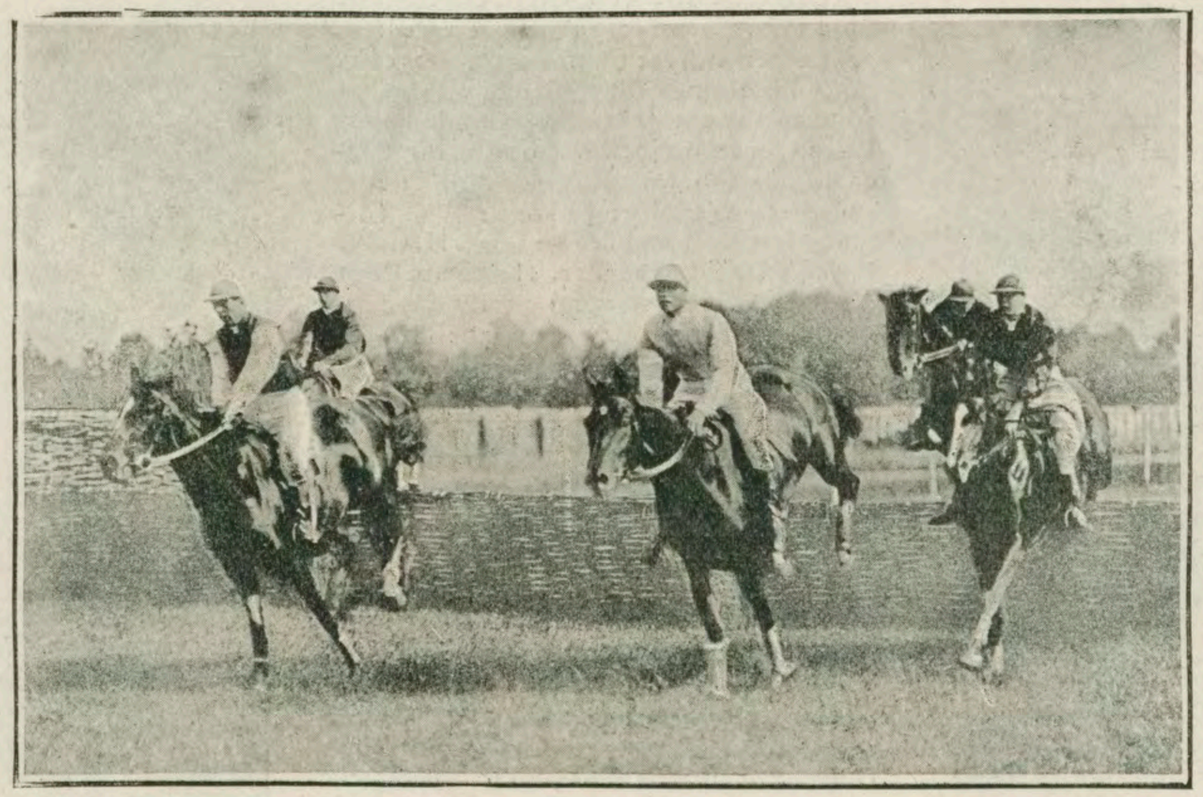


Hussard, à M. Ch. Liénart; entraîneur, Ch. Carter; jockey, Chapman. Arrivé 1er.

Les Moitiers, à M. P. Jahn; entraîneurs frères Hurst; jockey, W. Fakes. Arrivé 2e.

Le Prix Courtisan (Colombes, 22 juin. — Course de haies. — Poulains. — 6.000 fr. — 2.600 m.).

Le saut d'une claie, au deuxième tour.



Oceana, à M. G. Dreyfus; jockey, Prime.

Azuga, à M Fishhof; jockey, Woodland. Arrivé 1er.

Carbes, à M Archdeacon; jockey, Hall. Arrivé 2e.

La Bastide, au Mis de Tracy; jockey, A.-E. Bates. Arrivé 3e.

Frédegonde II, à M. Père; jockey, Blakeman.

Venette, au baron Finot; jockey, Adèle.

Le Prix Verveine (Colombes, 22 juin. — Course de haies. — Pouliches. — 6.000 fr. — 2.600 m.)

Le saut d'une claie, au premier tour.

La rentrée du vainqueur du Prix de France.
(20.000 fr. — 4.000 m. — Gentlemen-riders).
Diénay, m. b., 71 kil., par Clairon et Légende. Propriétaire, M. A. Veil-Picard; entraîneur M. d'Ocknysen; jockey, le capitaine Beynaguet.

Après la victoire.
M. Urbain David, ancien gentleman, aujourd'hui entraîneur et jockey, félicite le capitaine Beynaguet, qui vient de gagner le Prix de France pour la quatrième fois.

Le second du Prix de France.
Béliané, 5 a., 72 kil., par Le Sagittaire et Birmanie. Propriétaire, M. Aubry; jockey, M. Balsan, gentleman, propriétaire et entraîneur d'une écurie de course assez importante.

M. d'Ideville, ancien officier, ancien gentleman-rider, un assidu des épreuves d'Auteuil.

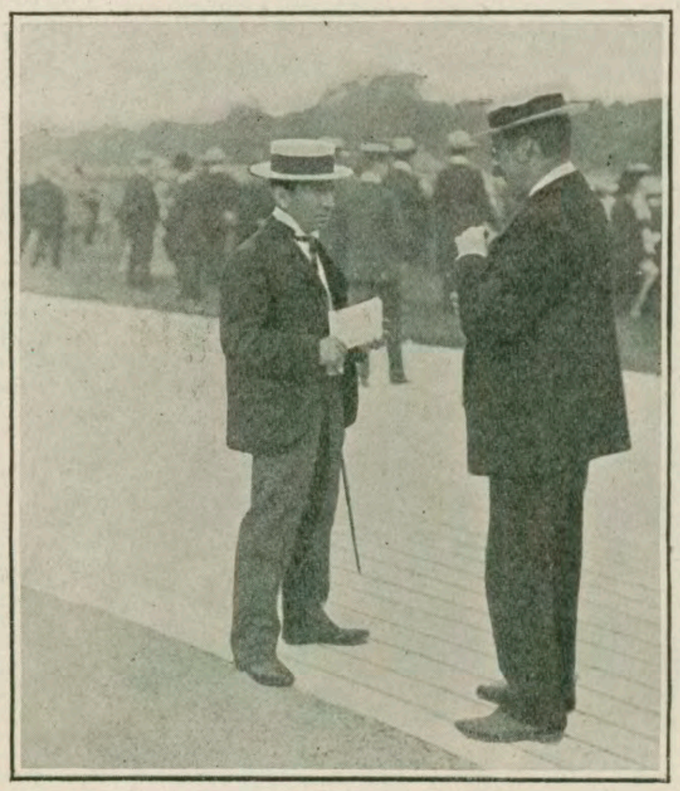
Un gentleman entraîneur.
M. Charlier, qui monte souvent en France et en Belgique, a quitté l'amateurisme pour devenir entraîneur.

gentlemen" admis à monter", que publie le *Bulletin de la Société des Steeple-Chases*, est de plus en plus fournie; c'est que la plupart montent surtout dans les réunions de province, et ils craignent, sur nos hippodromes parisiens ou suburbains, de ne point briller à côté des spécialistes qui, tout en conservant leur qualité de gentlemen, montent presque journellement dans les galops. Le métier ou plutôt la distraction de gentleman-rider n'est pas sans présenter quelques désagrements; sans compter les chutes, il faut un entraînement sérieux et un régime spécial qui font reculer les plus intrépides.

Les officiers, eux, sont journellement entraînés, aussi sont-ils toujours plus nombreux à disputer les prix pour gentlemen-riders. C'est encore un officier, le capitaine Beynaguet, des spahis, qui, dimanche, à Auteuil, a enlevé le Prix de France, montant Diénay, à M. Veil-Picard; c'est, depuis 1895, la quatrième fois que le capitaine Beynaguet est vainqueur dans cette épreuve que M. Bisson a remportée deux fois, MM. de la Brosse, Boucher, d'Englesqueville et Easton, chacun une fois. Peu, parmi les gentlemen, restent gentlemen-riders; nombreux sont ceux qui, passionnés du sport hippique, se sont établis entraîneurs ou ont demandé leur licence de jockey pour avoir l'occasion de monter plus souvent et non plus pour la gloire; ce sont : MM Clément, Duval, Boucher, Morand, H. Galy, Urbain David, Charlier, Hartigan. Pour d'autres, l'âge est venu et ils se contentent de faire courir, ce sont : MM de Brémond, comte de Clermont-Tonnerre, vicomte d'Espous de Paul, de Saint Vallier, baron Nivière, comte Le Guales de Mézaubran, Siméon, Martinie et d'autres encore dont j'oublie les noms.

Parmi les officiers que l'on applaudit le plus souvent, il y a quelques années, citerai-je M. de Vesian, M. de Contades, de la Boutetière, M. Blaque-Delair, aujourd'hui l'un de nos meilleurs écuyers de Saumur; le colonel Dilschneider, assidu de toutes les réunions et qui est aujourd'hui écuyer en chef de l'Ecole de Guerre; M. Feline, également écuyer au cadre noir; M. d'Ideville, qui a quitté l'armée pour mieux suivre les luttes du turf.

FRANC PICARD.



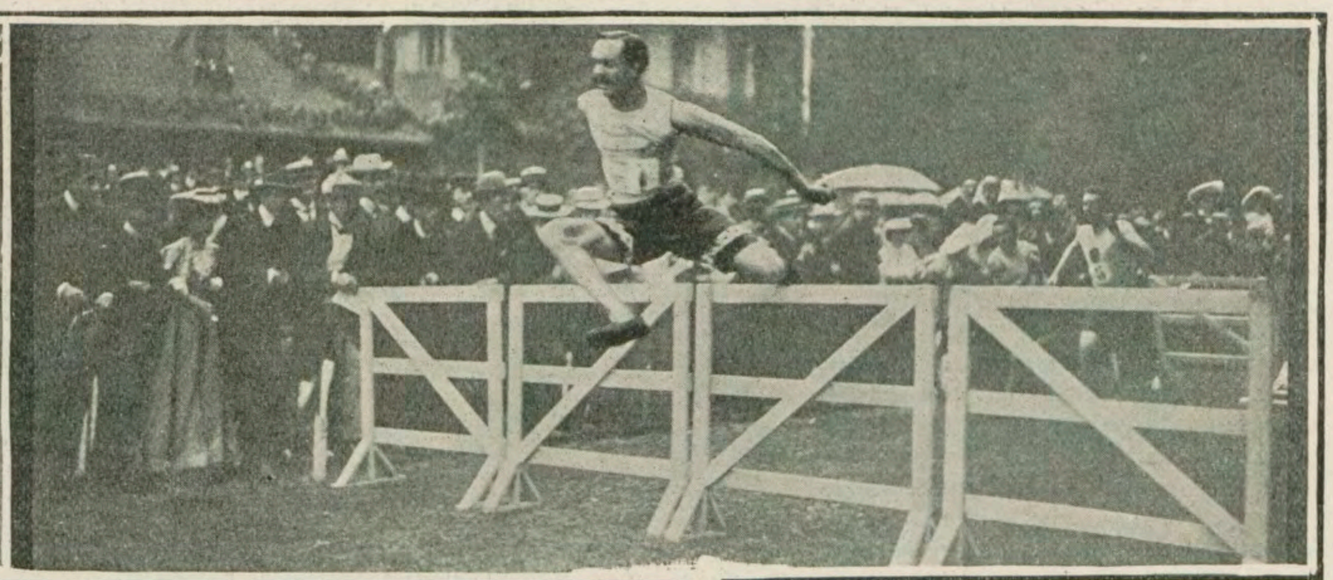
Un ancien gentleman devenu jockey.
M. Boucher, attaché actuellement à l'écurie du comte de Clermont-Tonnerre.

Un fidèle de l'amateurisme.
M. Bisson, qui gagna deux fois déjà le Prix de France, en 1901 et 1902, avec Albi, à M. Fishhof, Ixion, à M. Liénart.

LA JOURNÉE DES RECORDS AU RACING

L'arrivée du 400 mètres.

Maltait (N° 6), du Racing Club Roubaisien battu par Blind à Coteau (N° 1), du Racing Club de France.



Klingelhœfer, du Racing Club de France, gagnant du 110 mètres haies en 16 s. 6/10, battant son record de 2/10 de seconde.

Gonder, du Sport Athlétique Bordelais, recordman du monde du saut à la perche (3 m. 69).

L'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques a donné, dimanche dernier, sur la piste du Racing Club de France, au bois de Boulogne ses 17es Championnats annuels de courses à pied et concours athlétiques. Le sport a été magnifique et la journée caractérisée par de nombreux records. Un record du monde et quatre records de France ont été battus. Le record du monde, celui du saut à la perche, a été porté par le Bordelais Gonter à 3 m. 69. Il appartenait à l'Américain Mac Lanahan avec 3 m. 65.

Gonter porté en triomphe.

Le recordman, qui est soldat au 144e d'infanterie, est âgé de 22 ans. Il est dispensé de deux ans de service comme séminariste.

Un revenant.

Michel Soalhat gagnant le 1.500 mètres en 4. m. 8 s. 2/10; en 1894 il avait triomphé en 4 m. 28 s.

La lutte, le duel engagé entre Michel Soalhat et L. de Fleurac — deux Racingmen — dans le 1 500 mètres nous a valu un premier record battu. Soalhat, gagnant en 1894 et 1895 de ce même championnat, a eu la gloire, dix ans après, ce qui n'est pas banal, de triompher en 4 m. 8 s. 2/10. Record de France! Très sportivement, H. Deloge, l'ex-recordman avec 4 m. 9 s. 1/5, félicite le vainqueur, tout en constatant mélancoliquement que ses records disparaissent. Dans un groupe, Ragueneau, le crack de Montrouge, commente sa défaite, et songe aux prochaines revanches.

Pour le 110 mètres haies, Klingelhœfer a bien voulu consentir à revêtir une culotte noire, lui, l'immaculable champion de la blanche culotte que les règlements interdisent. Pan! ils sont partis. Dodo vole par-dessus les dix haies, lâche de dix mètres son camarade Durbec et coupe la ligne d'arrivée en 16 s. 6/10. Second record de France battu. Kling s'arrache aux félicitations; un record battu de deux dixièmes de seconde, pour lui, ce n'est rien! Je doute qu'une arrivée de course à pied soit de longtemps aussi empoignante que le fut celle du 400 mètres. A 20 mètres du poteau, Bellin du Coteau, racingman parisien, semblait battu par Maltait, racingman roubaisien; centimètre par centimètre, il revenait sur le leader pour le régler sur le poteau d'une courte poitrine. On a cru au *dead-heat*.

— Le temps! Le temps! crient les spectateurs. 50 secondes *dead!*

C'est le record battu, le troisième de la journée.

Malgré les progrès accomplis par l'athlétisme français, nos champions sont encore loin des records du monde. Un seul fut et était encore leur apanage, celui du lancement du disque qu'Eynard, le moderne discobole, avait porté à 43 m. 21. Depuis dimanche, nous en détenons deux, puisque le Bordelais Gonter, du Sport Athlétique Bordelais, a réussi à franchir la barre placée à 3 m. 69! Le record de l'Américain Mac Lanahan, de 3 m. 65, a vécu.

Gonter a sauté avec une élégance impeccable, s'envolant littéralement, pour retomber tel un oiseau qui se pose à terre, ne donnant pas l'impression de l'effort immense qu'il faisait. A 3 m. 50, Puisségur est éliminé, il n'en a pas moins battu son record de 3 m. 25.

On place la barre à 3 m. 60. Gonter passe sans douleur. A 3 m. 70, il rate une première fois et réussit au second essai. A peine est-il à terre que le public rompt toutes les barrières, entoure le recordman, et c'est sur les épaules de ses admirateurs qu'il fait le tour du terrain.

PAUL CHAMP.

Comment j'ai perdu le Grand Prix de Paris

par WALTER RUTT

Le onzième Grand Prix Cycliste annuel de la Ville de Paris s'est terminé dimanche dernier, avec un gros succès, par la victoire du coureur allemand Mayer. Résultat qui, pour ne pas être absolument inattendu, n'en a pas moins causé une grosse surprise, en raison de la défaite du favori Rutt.

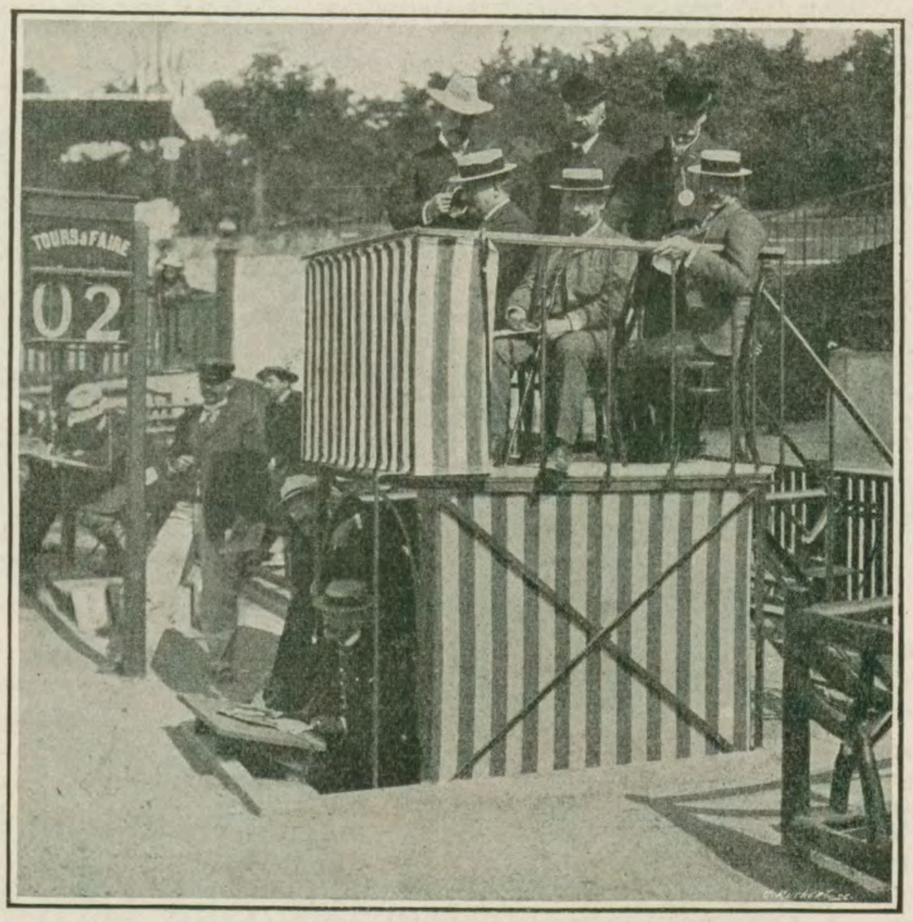
◆ ◆ ◆

Ce qui a dû me porter la guigne dans ce Grand Prix que j'ambitionnais si ardemment de gagner, c'est la place de favori qui me fut octroyée d'une façon à peu près unanime, dès la clôture des engagements, et même auparavant. D'après tous les connaisseurs, sur ma forme actuelle, je ne pouvais pas perdre la grande épreuve, à moins d'incidents ou accidents de course. Or, il ne s'en est pas produit, dans le sens propre du mot, et me voici néanmoins sur le carreau, réduit à me consoler avec le second prix, et... l'espoir d'enlever le premier, l'année prochaine!

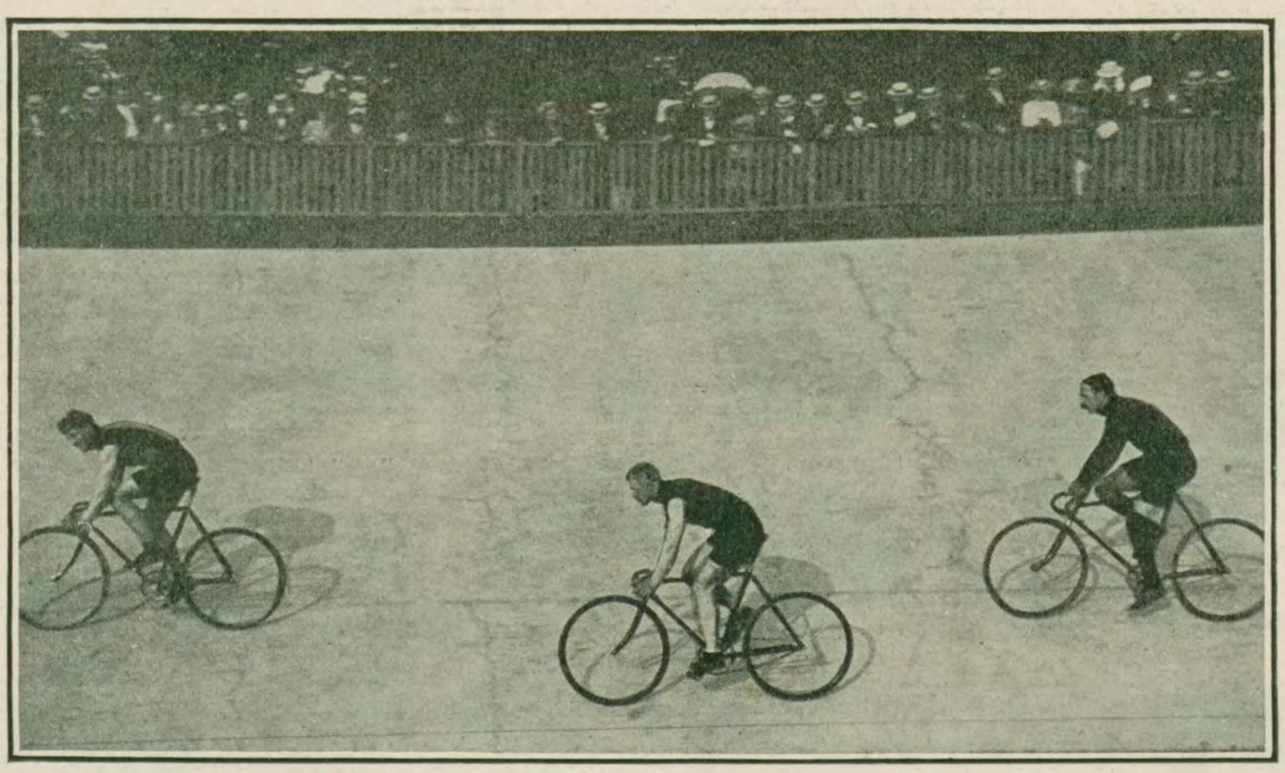
Je mentirais en vous disant que je n'ai aucune excuse à ma défaite. Quel coureur, quel athlète se trouvant dans mon cas n'en a pas à présenter? Or, je puis le faire d'autant plus que, sans manquer à la modestie, il m'est bien permis de rappeler que j'avais triomphé des adversaires que je devais rencontrer dans ce Grand Prix pour ainsi dire chaque fois que je m'étais trouvé avec eux cette année, et que, jeudi encore, dans le Prix des Etrangers, je battais les plus redoutables coureurs avec une aisance relative.

Mais, avant d'aller plus loin dans la voie des excuses ou plus exactement des explications, que vous m'avez demandées, il faut absolument que je vous dise que je n'entends pas un seul instant contester la victoire de mon compatriote Henry Mayer. Il a gagné sans anicroche, en tacticien parfait, mais aussi, retenez-le, en coureur terriblement vite, beaucoup plus vite que ne l'estiment ceux qui, en dépit de toutes ses belles courses de cette année, s'obstinent à ne pas lui rendre justice. Et j'ai été désolé de constater l'attitude inqualifiable d'une partie du public parisien, généralement si courtois et si sportif. D'autant plus désolé que, vous allez le voir, j'ai moi-même été, par contre-coup, la victime de cette attitude. Mais procédons par ordre:

De la première journée du Grand Prix, en ce qui me concerne, j'ai vraiment peu de chose à dire. Ce fut sans avoir à *m'etendre*, comme on dit aux courses de chevaux, que j'enlevai mes deux séries, préparatoire et éliminatoire, dans lesquelles, il est vrai, je ne rencontrai pas d'hommes de classe. Une petite déception, le même jour, dans la course de tandems,

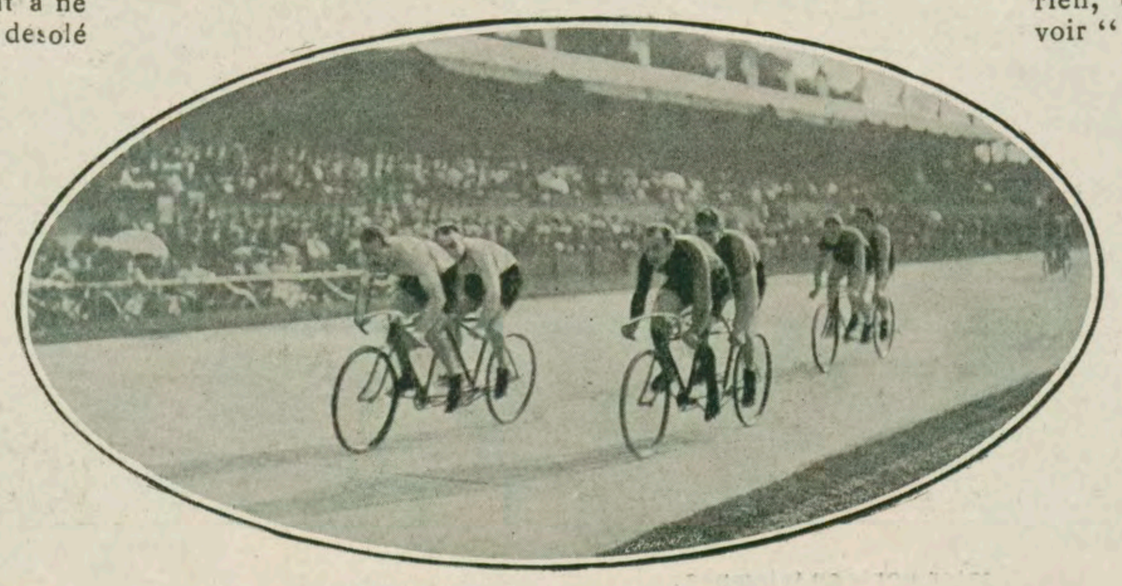


La tribune des juges, le jeudi.
Séance de semaine sans prétention, aussi les officiels ont-ils revêtu la petite tenue.



Rutt, 1er. Ellegaard, 2e. Mayer, 3e.

Le Prix des Etrangers. — Arrivée de la finale.



Meyers-Shilling, 1er. Mayer-Rutt, 2e. Ellegaard-Arend, 3e.

Arrivée de la finale de la course de tandems.

Ainsi qu'on va le voir, c'est à celui-ci que nous avons demandé de nous donner ses impressions sur la grande course. La mode était jusqu'ici de faire parler — ou écrire — le vainqueur, mais nous avons pensé faire une innovation amusante en passant la plume au vaincu.

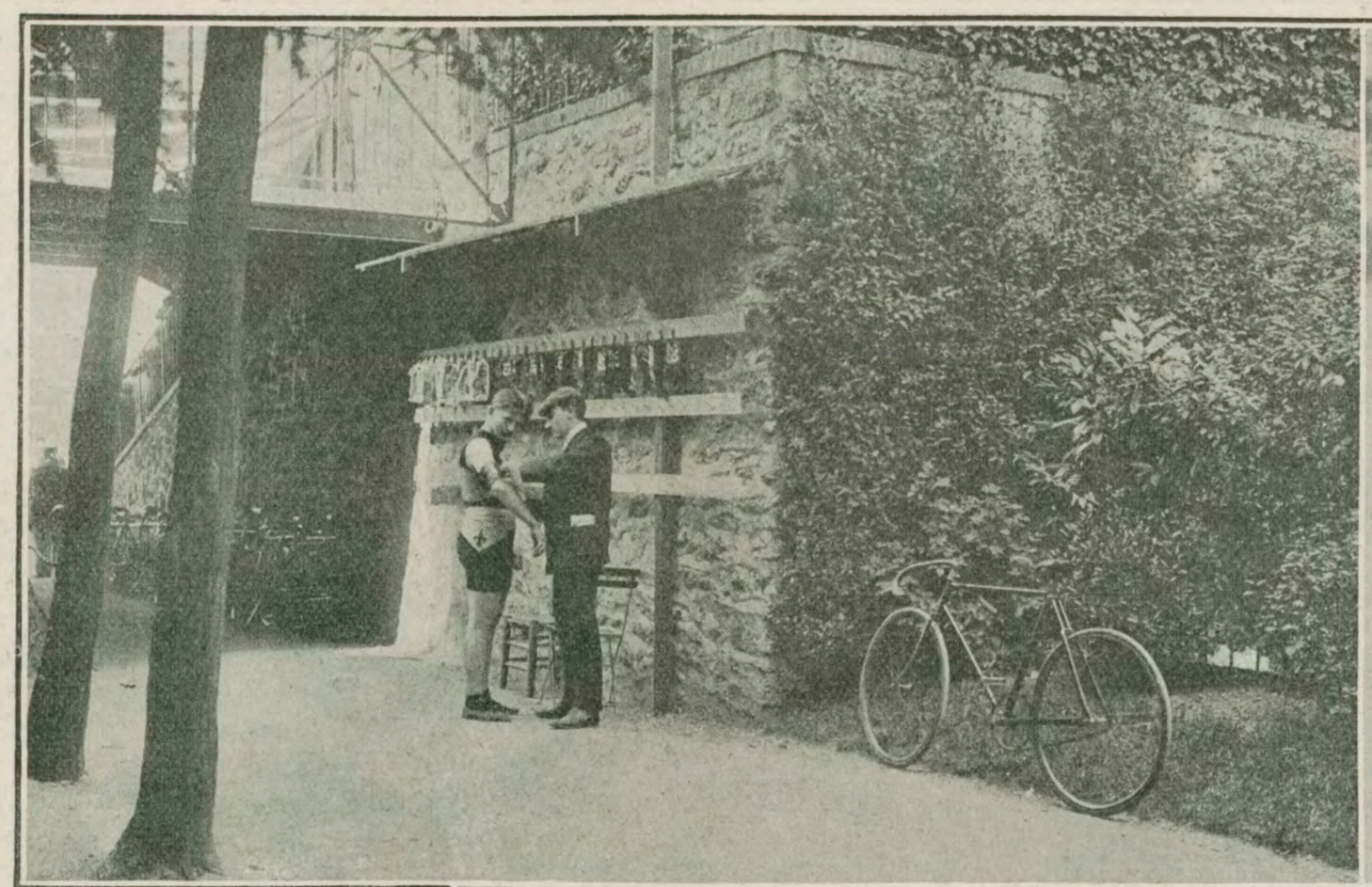
◆ ◆ ◆

où Meyers et Shilling triomphèrent de l'équipe — invincible jusqu'ici, cette saison — que je forme précisément avec Mayer. Mais il ne s'agissait pas du Grand Prix, et pour le gagner j'aurais consenti à donner toutes les courses de tandems du monde!

Le second jour, le jeudi, je n'avais rien à courir du Grand Prix, mais j'attachais beaucoup d'importance au Prix des Etrangers, sachant que le gagner me conférait le droit à une bonne demi-finale pour l'épreuve classique. Ce fut donc pour moi une réelle satisfaction d'enlever la course. Et nous voici au seuil de la journée décisive.

Vous me demandez quel était l'homme — ou les hommes — que je craignais le plus parmi mes concurrents? Eh bien, après sa course de jeudi, c'était Ellegaard, puis Mayer, et un peu Jacquelin. Aussi, après avoir gagné aisement sur Poulain et Otto Meyer ma demi finale, j'allai me poster dans la tribune des coureurs pour bien observer la course de mes concurrents dans la leur. Les résultats augmentèrent encore mon impression que l'homme le plus à craindre était Ellegaard. En effet, le Danois gagna nettement, sans que le rapide Shilling, qui avait cependant le benéfice de sa roue, pût remonter plus haut que son pedalier. Au contraire, Mayer ne triompha que très difficilement de Meyers, qui avait fait tout son effort en tête et eût même conservé le meilleur, s'il n'avait pas commis l'erreur de se relever avant le but. Quant à Jacquelin, sa course a été incompréhensible, mais il n'a été gêné en rien, et les spectateurs qui ont cru le voir " balancé " par Mayer me paraissent avoir une connaissance excessivement restreinte de ce qu'est une course cycliste!

Encore un quart d'heure d'attente anxieuse, et nous voici en ligne pour la suprême bataille. Le coup de pistolet donne le signal du départ et aussi d'un charivari infernal à l'adresse de Mayer, à qui certains spectateurs reprochent évidemment d'avoir battu Jacquelin. Si ces enragés ne sont qu'une minorité, ils font du bruit comme dix mille, et bientôt ne se contentent plus de faire du bruit, puisque des programmes, des journaux, puis du sable et des cailloux sont lancés sur la piste, à l'adresse

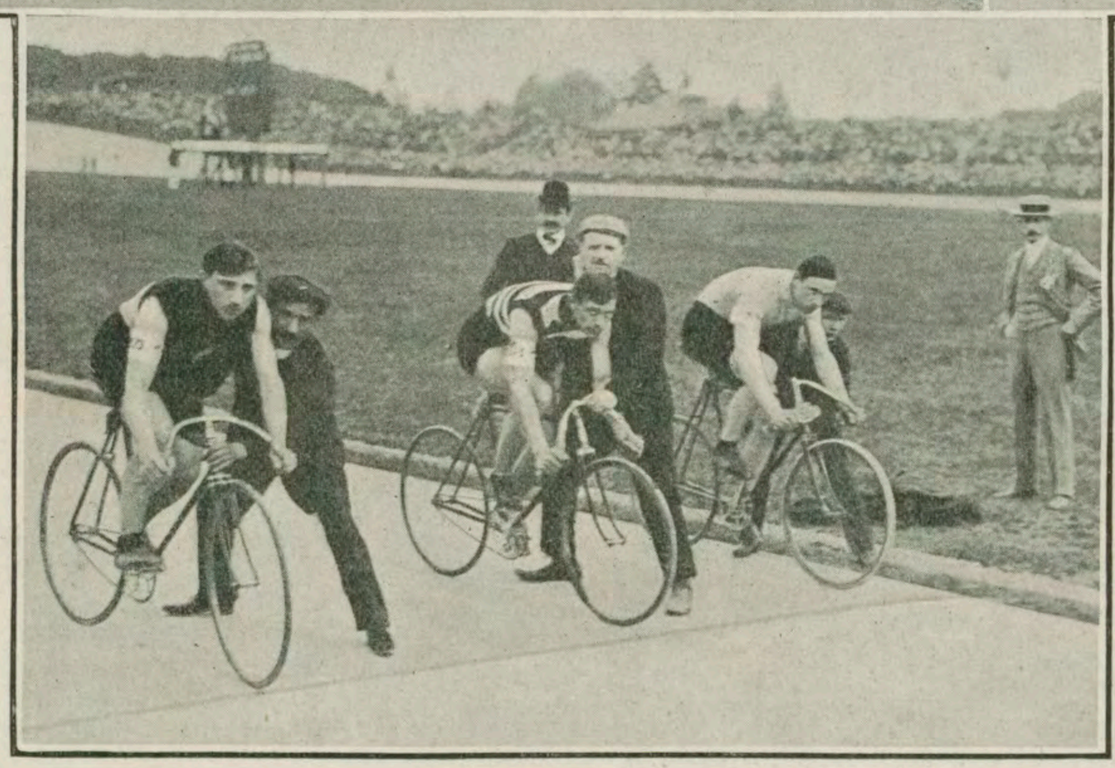


La distribution des brassards.

C'est en passant dans le couloir qui conduit à la piste que les concurrents retirent leur brassard.

Otto Meyer, le "repêché" de jeudi.

Otto Meyer, gagnant du Prix de l'Espérance, se trouvait qualifié pour les demi-finales.



Debongnies, 3e. Rode, 2e. Reed 1er.

Le Grand Prix Amateurs.

Depart de la finale.

de Mayer évidemment. Mais c'est moi qui en suis la victime, car, au deuxième tour, une poignée de cailloux lancée à toute volée m'atteint au bras, le lacérant au point que le sang coule.

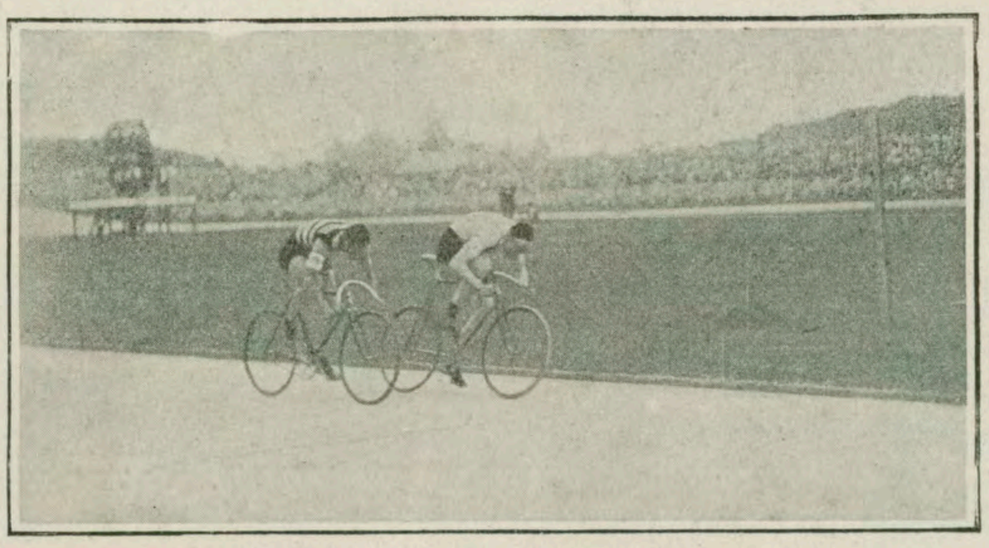
Alors, je le confesse, j'ai eu peur et, en quelques secondes, 'ai oublié le Grand Prix pour ne songer qu'à ma sécurité. Tenez, une chose qu'aucun journal n'a racontée : j'ai jeté un regard sur Ellegaard, tout tremblant lui aussi, pour lui demander de s'arrêter Mais il était trop tard. Au même moment, la cloche retentissait et la clameur s'élevait qui nous poussait en avant vers le but.

Et, ma foi, j'ai perdu la tête, je suis resté derrière les deux autres, alors qu'il me suffisait de démarrer au dernier virage pour gagner. Je ne me rappelle plus rien, sinon que j'ai fait dans la ligne droite un effort désespéré, mais trop tardif, qui m'amenait à la seconde place, à une roue du vainqueur.

Hélas ! ce qu'il peut y avoir de déception dans ces cinquante centimètres, moi seul, puis le dire aujourd'hui !

Walter Rütt

Les explications données par Rutt sur la façon dont il a perdu "sa" course constituent par elles-mêmes un récit si vivant du Grand Prix, qu'il n'est pas besoin d'y ajouter quoique ce soit, sauf en ce qui concerne les autres épreuves et les à-côtes du grand meeting, le plus important, ne l'oublions pas, de la saison cycliste.



L'arrivée du Grand Prix Amateur.

L'Anglais Reed à la corde, conserve l'avantage sur l'Allemand Rode. Quant au troisième, Debongnies, il est suffisamment distancé pour ne pas figurer dans la plaque.

Et d'abord, sans vouloir rééditer l'un quelconque des comptes rendus de nos confrères quotidiens, il convient d'accorder une mention au Grand Prix des Amateurs. Une fois par hasard, l'épreuve réservée aux "purs" a été suivie avec intérêt, sinon dans les fastidieuses séries éliminatoires que l'on aurait bien pu faire courir le matin, mais au moins dans les demi-finales et la finale. Il est vrai que nous avions trois concurrents étrangers et non des moindres, puisque l'un d'eux s'appelle Arthur L. Reed, gagnant du dernier Championnat du Monde Amateurs.

A tout seigneur, tout honneur. La place de premier est une fois encore revenue à ce crack, véritable colosse de 1 m. 85 de taille auprès de qui les autres concurrents semblaient des nains. Tandis que son compatriote Janson se faisait battre par surprise dans sa demi-finale, Reed enlevait brillamment la sienne, puis la finale, malgré une jolie défense du petit Allemand, Rode, qui a fini bon second.

A propos de Rode, savez-vous l'âge de ce gaillard découple comme un homme de vingt-cinq ans et qui en est à sa seconde saison de courses? Seize ans et demi! En voilà un qui promet de faire parler de lui, s'il continue, d'autant plus que son intention est de passer professionnel l'année prochaine.

Tout cela n'empêche qu'au point de vue national, les résultats de ces Grands Prix ne sont pas très flatteurs. Les deux courses vont à l'etranger, les deux places de second aussi, et sans le jeune Debongnies, troisième des amateurs, nous n'avions même pas un représentant dans les deux finales. Triste, profondément triste, quand on songe

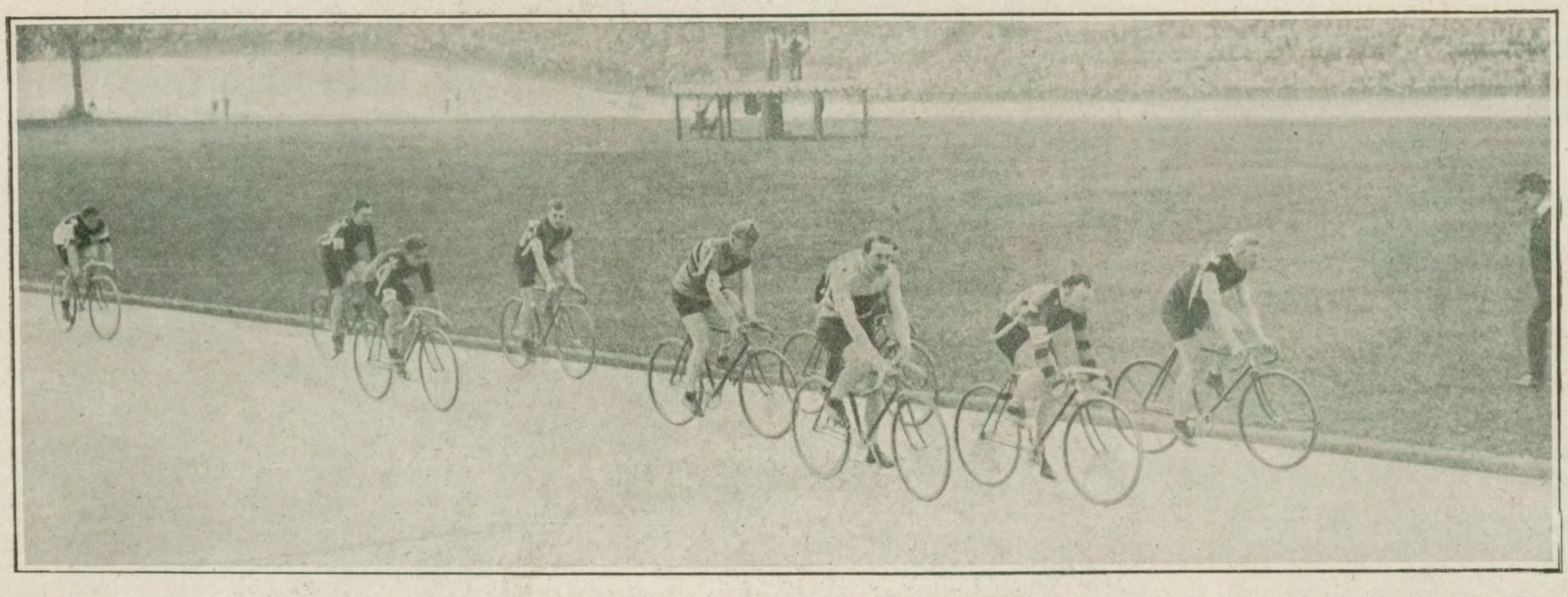
LA VIE AU GRAND AIR

Achille, délégué aux coureurs | Rutt | L'entraîneur Bianchi | Le garde Barthus | Hinz | Corda | Jacquelin | Petit-Breton | Connelli | Mazan | Simar | Grogna | Mayer | Carapezzi | Arend | Piard | Ellegaard | Shilling

(Cliché Lagrange.)

A LA PISTE MUNICIPALE. — UN COIN DU QUARTIER DES COUREURS, LA VEILLE DU GRAND PRIX DE PARIS

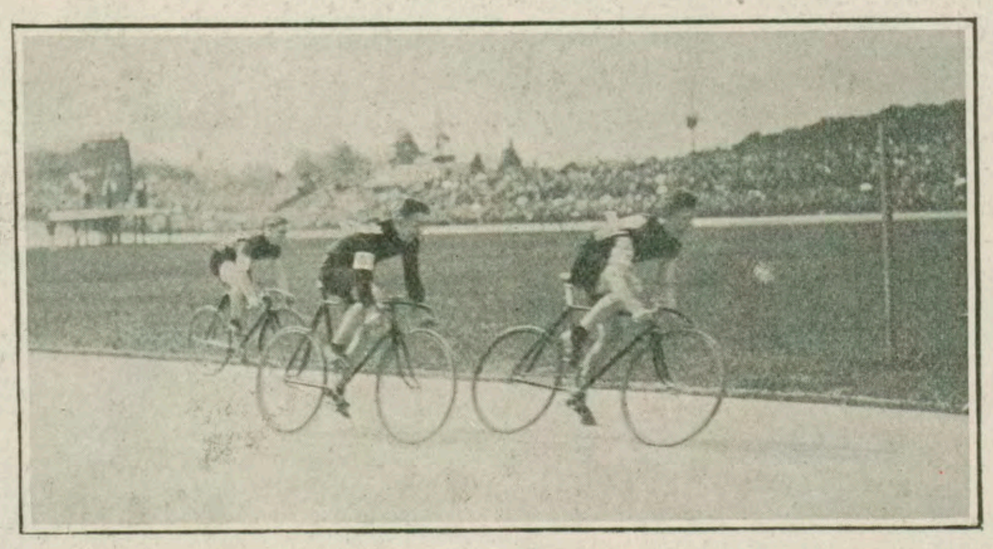
La coquette et si pittoresque piste municipale du Bois de Vincennes, d'ordinaire complètement délaissée ou à peu près et fréquentée seulement de temps à autre par nos amateurs, présentait, la semaine dernière, une effervescence inaccoutumée. Toutes nos fines pédales professionnelles, nationales et internationales, s'y étaient, en effet, donné rendez-vous et y avaient établi leur quartier général. Pendant huit jours, tandis que sur la piste les sprints succèdent aux sprints, les coulisses du vélodrome, autrement dit le quartier des coureurs, était le siège d'une animation indescriptible. C'est, de toutes parts un va-et-vient de coureurs, d'entraîneurs et de soigneurs, tous très occupés car le grand jour approche. Alors que, dans les cabines, les managers prodiguent leurs soins à leur "poulain", nous voyons de-ci de-là, tous nos champions donner un dernier coup d'œil à leur machine, avant de se livrer à leur galop quotidien sur les 500 mètres. Notre photographie représente un coin de ce quartier des coureurs, la veille de la finale du Grand Prix. Elle donne bien une idée exacte de la physionomie pittoresque de cet éphémère foyer des artistes où les cabines rustiques allongent à l'ombre des acacias, leur double file, que réunit une sorte de tunnel dénommé, en argot de coureurs, le « looping ».



Le défilé des neuf qualifiés du Grand Prix de Paris.

que c'était tout le contraire il y a seulement six ans et qu'à ce moment la coalition étrangère ne parvenait même pas à décrocher la moindre place. Où sont nos Bourrillon, nos Morin, nos Jacquelin et nos Nossam?

Seul Jacquelin est toujours sur la brèche, mais le poids de ses douze années ininterrompues de course commence à lui peser sur les épaules. Et les nouveaux, en dépit des espoirs que peuvent nous donner Piard et Poulain, ne semblent pas encore prêts à prendre la place du vieux champion, avec des chances sérieuses de succès, contre les grands ténors allemands, danois ou hollandais, puisque ce sont ces trois nations qui se partagent



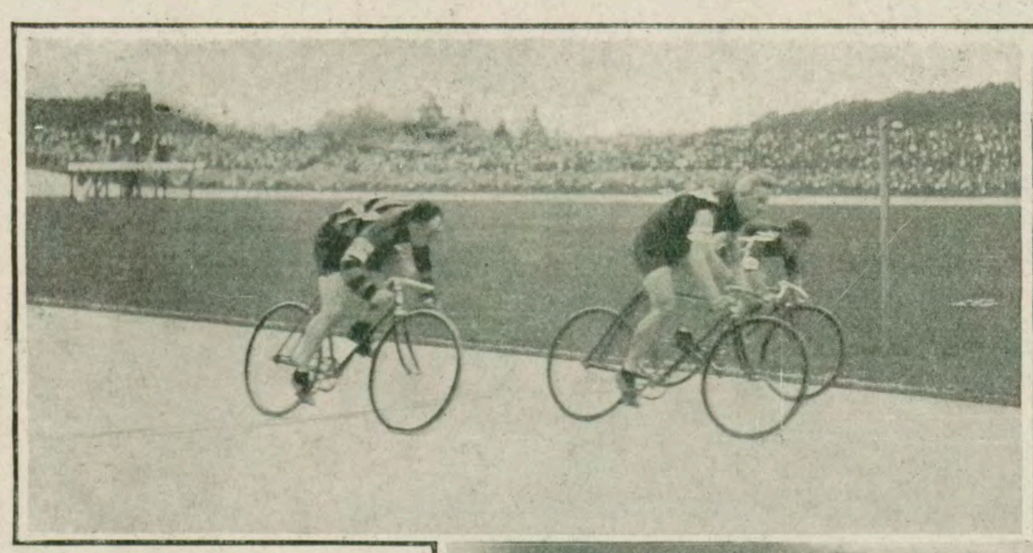
Otto Meyer, 3e. Poulain, 2e. Rutt, 1er.

Arrivée de la première demi-finale du Grand Prix.

champions étrangers. Il nous reste à espérer que les nôtres pourront égaliser le tableau l'année prochaine.

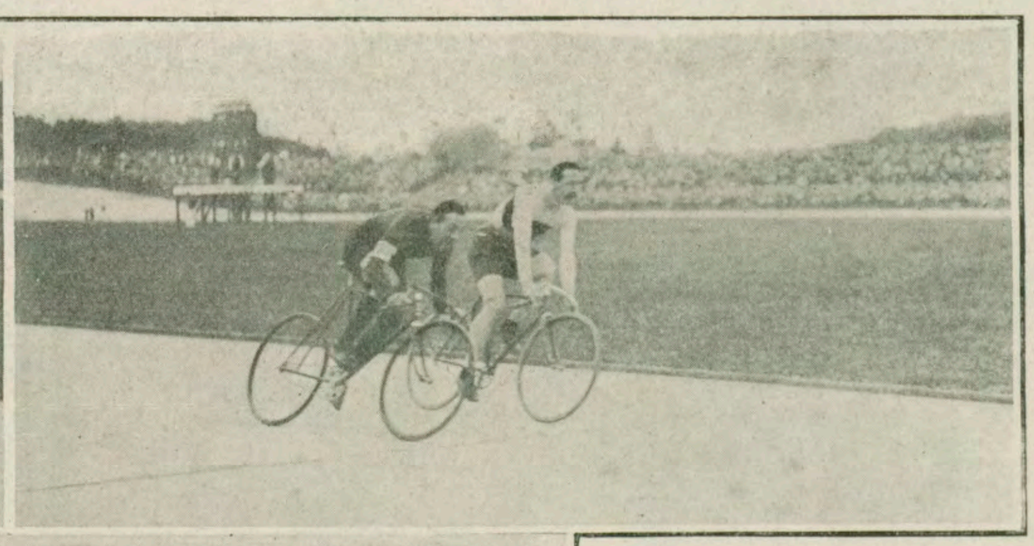
C'est, d'ailleurs, la première fois qu'un Allemand remporte le trophée si envié, bien que les champions d'outre-Rhin se soient montrés redoutables pour les nôtres depuis déjà plusieurs années.

Il serait malséant de passer entièrement sous silence le Prix du Conseil-Général, la course avec entraîneurs qui figure au programme et qu'on peut considérer comme presque aussi classique que le Grand Prix, son aîné, d'un an à peine. Pourtant, il faut reconnaître franchement que cette épreuve fut, dimanche, assommante au possible et



Ellegaard, 1er. | Piard, 2e. Shilling, 3e.

Arrivée de la deuxième demi-finale.



Mayer, 1er. | Meyers, 2e.

Arrivée de la troisième demi-finale.

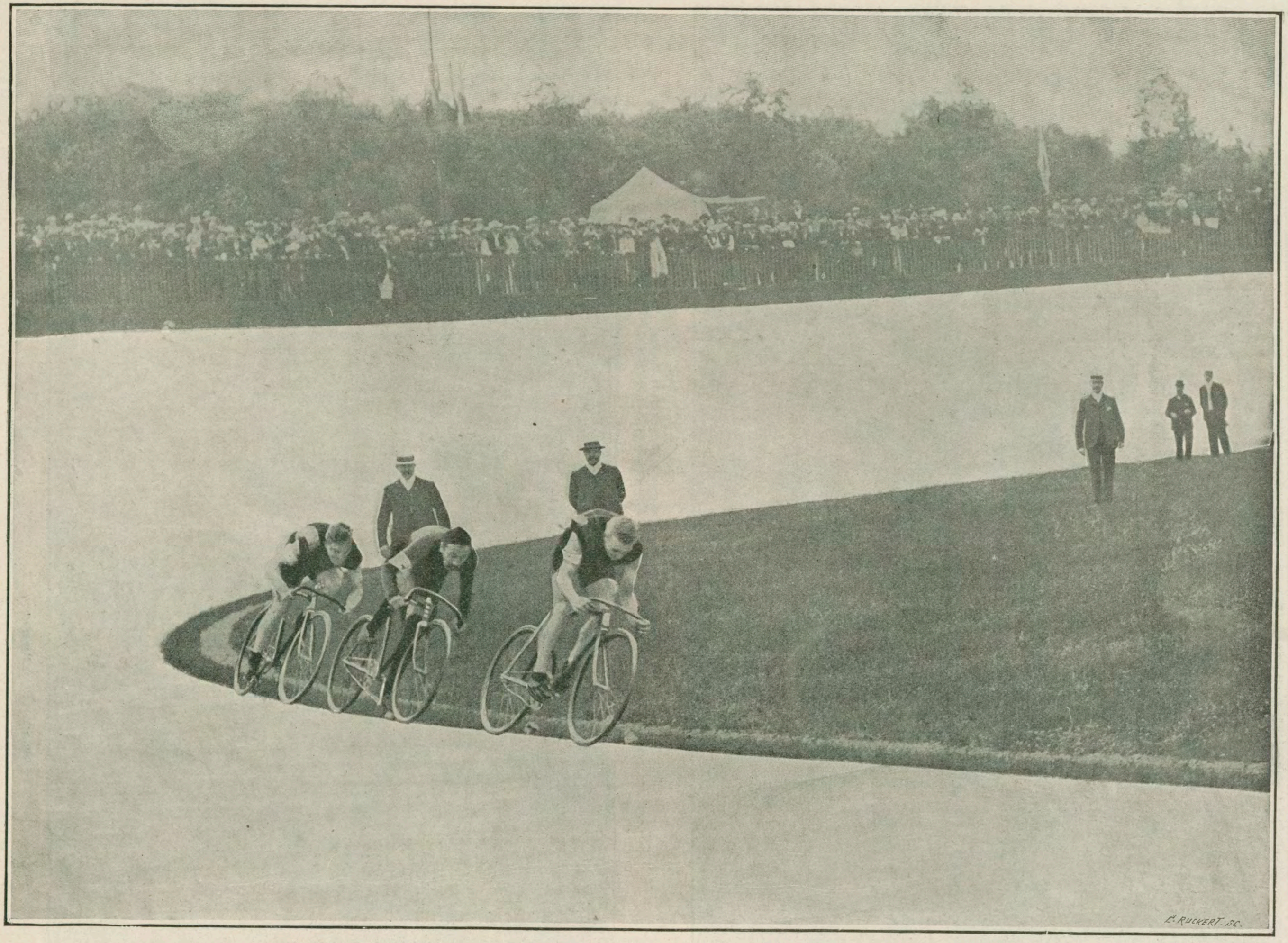
actuellement la supériorité du sprint.

A ce propos, le Grand Prix de 1904 appelle une constatation que personne dans la presse n'a faite jusqu'ici. C'est que la victoire de Mayer donne l'avantage, comme victoires remportées depuis la création de la course, au clan étranger sur le nôtre. De 1894 à 1903, en effet, chaque camp comptait cinq victoires, et voilà que le onzième Grand Prix en assure une sixième aux

Mayer, 1er, Ellegaard, 3e. Rutt, 2e.

Le départ de la finale du Grand Prix Professionnels.

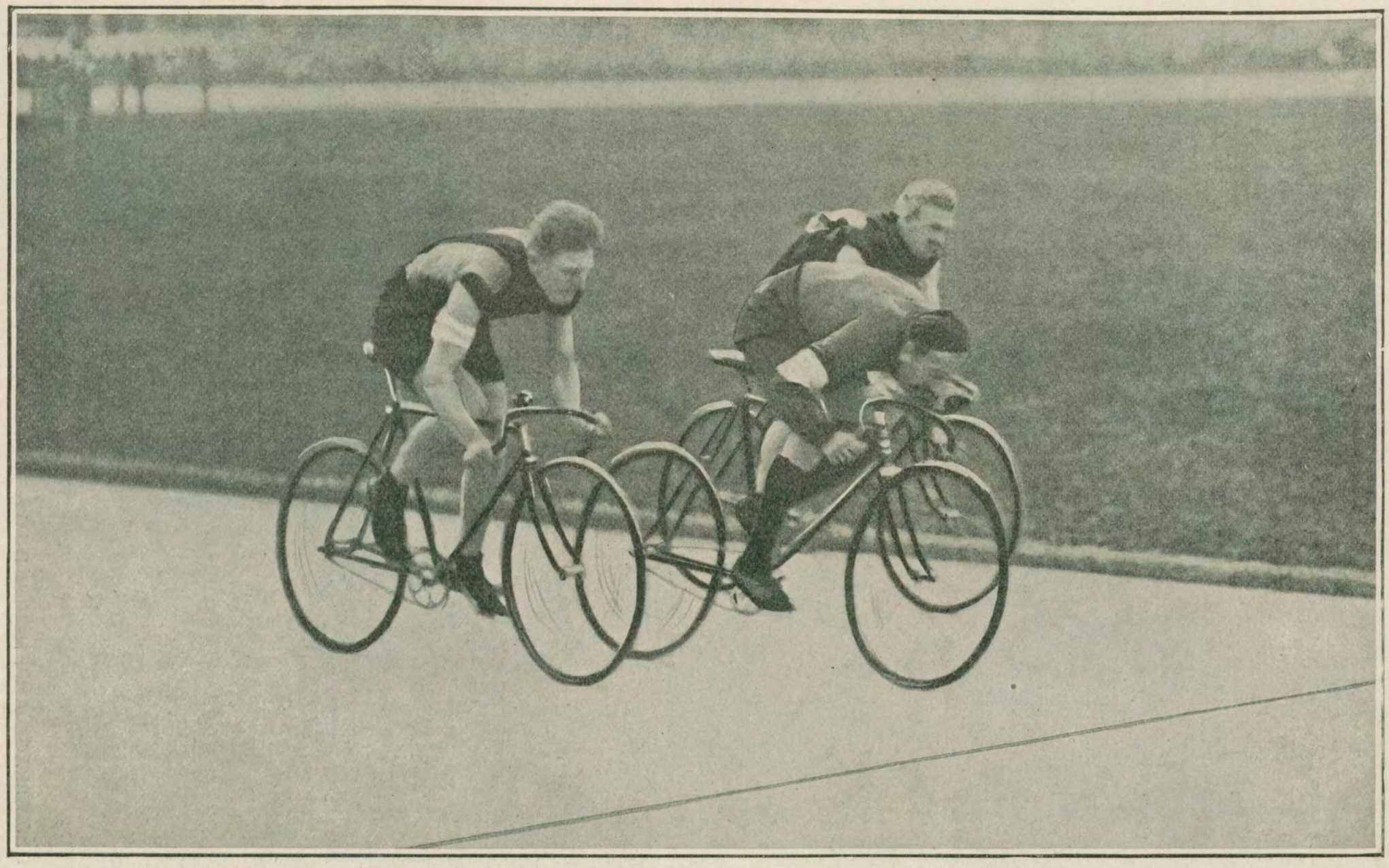
dénuée de toute espèce d'intérêt. C'est grand dommage, si l'on songe qu'elle se courait avec motocyclettes légères et qu'il s'agissait en somme d'une sorte d'essai de ces nouveaux engins d'entraînement. Or, il n'est personne qui ne doive, au nom du vrai sport comme au nom de l'humanité, souhaiter leur adoption définitive comme le seul remède qui permette d'espérer la suppression complète, sinon des accidents, du moins



Rutt, 2e Mayer, 1er Ellegaard, 3e

COMMENT S'EST GAGNÉ LE GRAND PRIX DE 1904 — LE DÉMARRAGE A L'ENTRÉE DE LA LIGNE DROITE

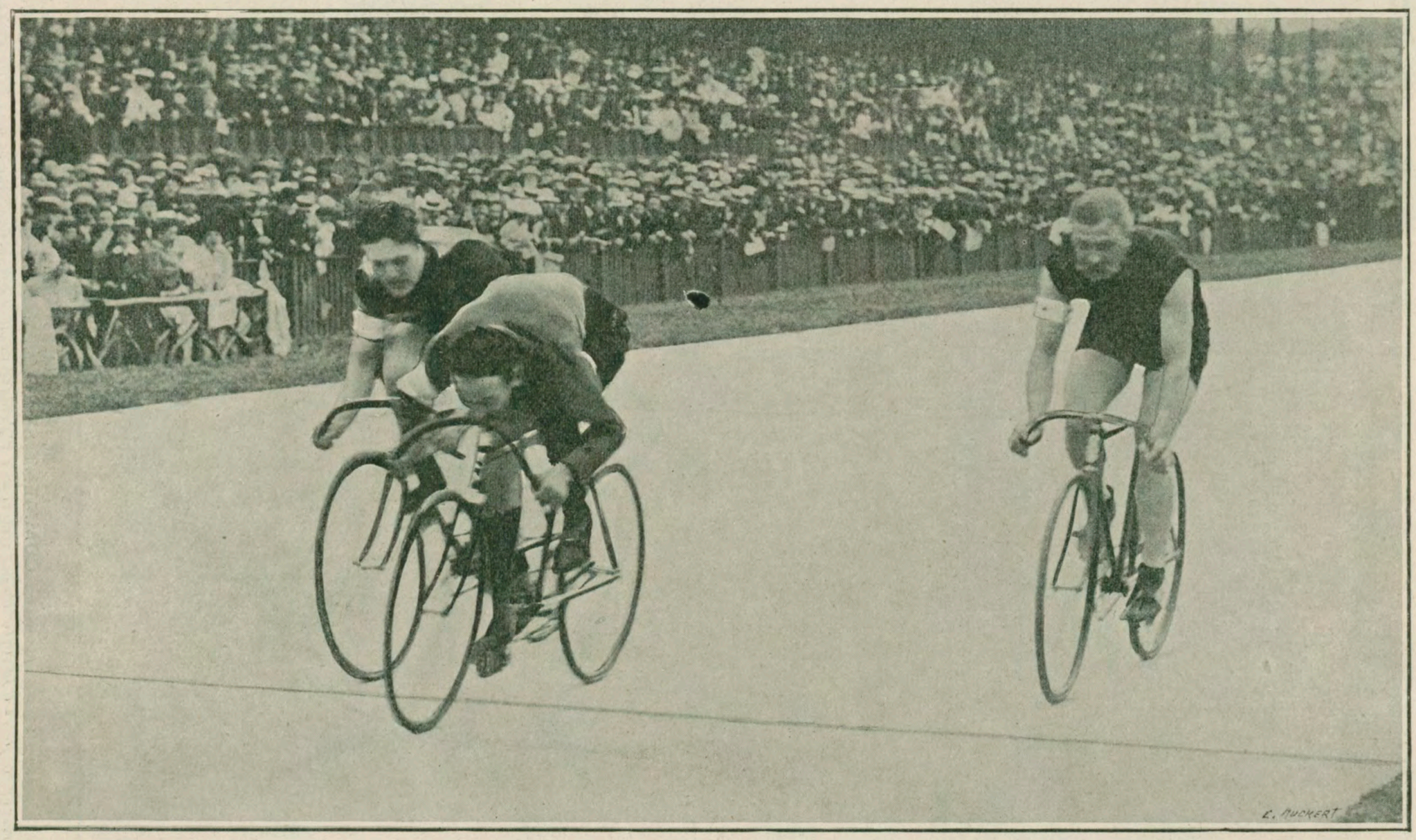
C'est presque toujours à la sortie du dernier virage, à l'entrée de la ligne droite, que se joue cette grosse partie, dont l'enjeu n'est pas moins de 5.000 francs. Notre photographie donne une idée très exacte de la façon dont elle s'est disputée cette année. Mayer commence à se dégager, derrière Ellegaard qui mène, tandis que Rutt, crispé sur son guidon, va répondre à l'effort de son compatriote.



Rutt. 2e. Ellegaard, 3e. Mayer, 1er.

L'arrivée de la finale, vue de la tribune de la Presse.

On s'explique, par le peu de distance qui les sépare, que Rutt et Ellegaard ne savaient pas lequel des deux était second.



Rutt, 2e. Mayer, 1er. Ellegaard, 3e.

L'arrivée, vue de la pelouse.

des chutes du genre de celle qui vient de coûter la vie à l'infortuné Dangla, après d'autres. On a cherché de bien des côtés, mais il semble que la vraie solution réside dans la limitation du poids, puisqu'elle rend la vitesse moins grande et la chute, aussi bien que la collision, moins grave.

Pour ces raisons, j'aurais voulu voir la course de l'heure de dimanche réussir, et cela n'a pas été le cas, loin de là. Evidemment, les petits engins ne sont pas encore au point, les hommes ne sont pas habitués et surtout les ténors de la spécialité, par une inconcevable aberration, en repoussent l'usage, alors qu'ils devraient au contraire l'appeler de tous leurs vœux.

N'importe, les dirigeants du sport cycliste et les organisateurs de courses auraient tort de se décourager. Ce premier insuccès n'empêchera pas avec un peu de persévérance, le nouveau mode d'entraînement de nous donner sous peu des courses intéressantes, bien disputées et où le côté dangereux sera diminué au profit du côté sportif.

Telles sont les réflexions que me suggère le Grand Prix Cycliste de 1904, au moment où le rideau vient de tomber sur son troisième et dernier acte.

Puisque nous parlons du Prix du Conseil-Général, disons qu'à l'encontre du Grand Prix, a été presque exclusivement gagné par des Français. Seul Tom Linton, en 1899, et Gougoltz cette année, ont inscrit sur la liste des gagnants le nom de l'Angleterre et celui de la Suisse... Et encore, Gougoltz est si peu Suisse !

Et maintenant, si nous parlions un peu du public. Il fut nombreux, certes ; et l'on peut dire que les deux journées du dimanche 19 et du dimanche 26 juin ont amené à la Piste Municipale une foule de spectateurs dont bien des organisateurs se contenteraient. Mais il y a loin de là, il serait puéril de se le dissimuler, aux bousculades autour des barrières et à l'enthousiasme d'antan. Les chiffres sont là, et il n'y a rien de cruel et d'impitoyable comme des chiffres. L'année dernière, les recettes avaient été :

1re journée, 13.903 francs ;
2e journée, 4.020 francs ;
3e journée, 32.576 francs.

Soit un total de 50.499 francs.

Cette année, les caissiers eurent à enregistrer :

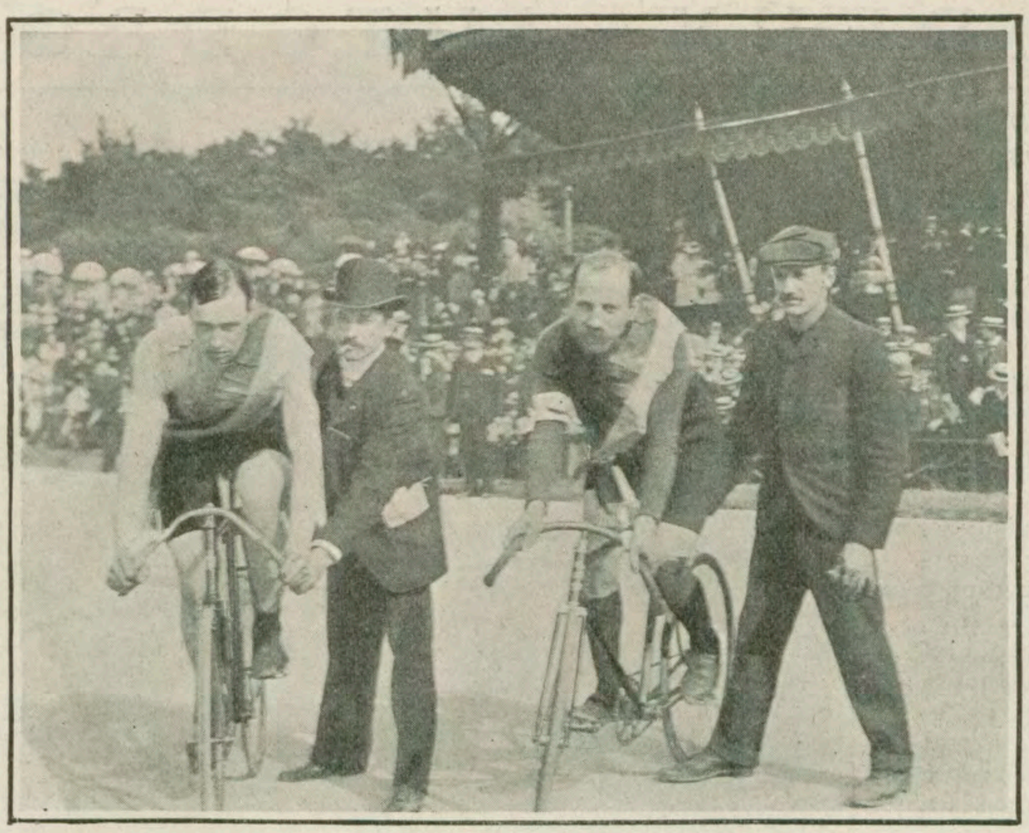
Le 1er jour, 9.370 fr. 50 ;
Le 2e jour, 3.685 francs ;
Le 3e jour, 26.896 francs.
Au total, 39.951 fr. 50.

Soit une différence de plus de 10.500 francs entre la recette totale de cette année et celle de l'année dernière.

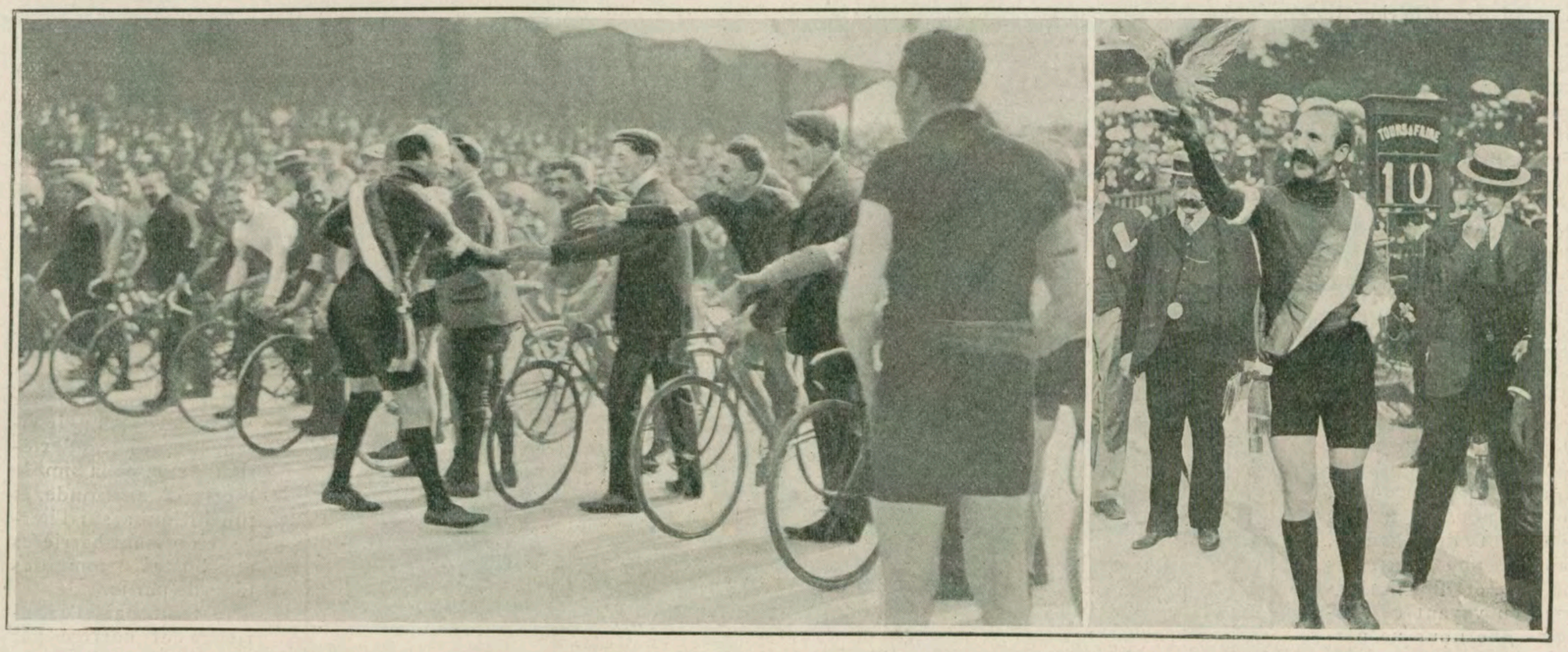
Et, cependant, le temps fut magnifique pendant ces trois journées. sans qu'un excès de chaleur retînt, comme parfois, les moins enthousiastes sous des ombrages moins lointains.

Est-ce à dire que le sport cycliste soit en décadence dans la faveur du public? Nous ne le croyons pas. Il faudrait chercher ailleurs le motif de cette défaveur. L'un des principaux me semble être la monotonie des programmes que les organisateurs s'obstinent à faire toujours semblables à ceux des années précédentes, au lieu de s'ingénier à trouver quelque innovation, quelque clou capable d'attirer la foule et de remuer les indifférents.

VICTOR BREYER.

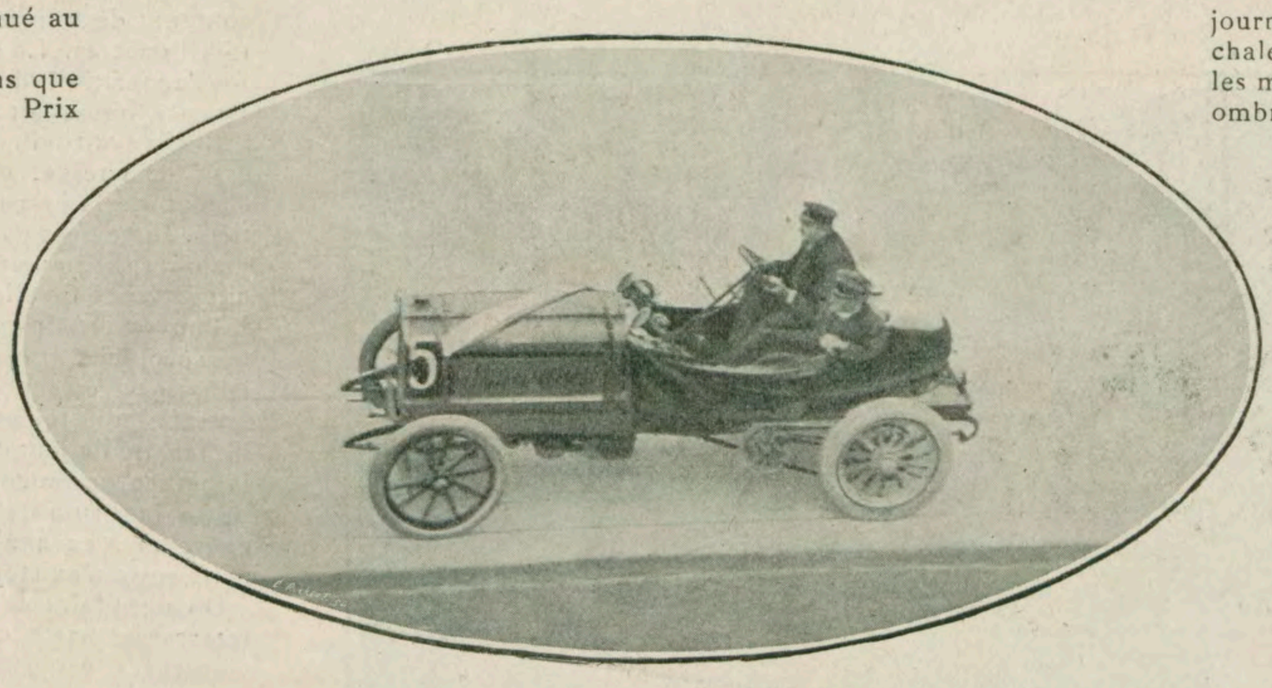


Les deux triomphateurs.
Reed et Mayer revêtus des écharpes traditionnelles.



Témoignage d'estime confraternelle des coureurs à Mayer après sa victoire.

Mayer lance lui-même le pigeon qui va emporter à la *Presse* la nouvelle de sa victoire.



Théry dans un virage.
Sur la voiture triomphatrice de la Coupe, Théry fait quelques tours de piste au milieu d'une ovation indescriptible.

LES DEUX AUTODROMES

Au lendemain de la Coupe Gordon-Bennett, nous avons pu assister aux courses sur l'hippodrome de Francfort, et il n'en a pas fallu davantage pour nous faire apprécier de visu la différence profonde, totale, qui sépare l'autodrome véritable, c'est-à-dire la route, la route avec ses difficultes sans nombre, sa rude école du réel, et cette espèce de gymnastique bizarre sans autre interêt que le plaisir malsain d'un danger attendu sans cesse.

✣ ✣ ✣

Je crois bien avoir été le fondateur inconscient de l'autodrome avec les courses d'Ostende en 1899, et je ne m'en flatterai point. Encore avait-on en ce temps-là une demi-excuse. La piste était presque assez rapide pour qu'on pût y prendre sa pleine vitesse, mais cette année, avec des engins capables d'atteindre, et ils l'ont prouvé, 150 et 156 à l'heure, que voulez-vous faire sur ces pistes étriquées où à 80 à l'heure, le plus adroit conducteur, sur le meilleur véhicule, risque fort d'aller se casser le nez contre les barrières.

Il y avait pourtant, en apparence, tout ce qu'il fallait pour réussir, à Francfort. L'hippodrome est vaste et la piste des trotteurs est une route véritable et non une piste en herbe. Il faisait un temps splendide et la foule était si nombreuse qu'on ne peut guère la comparer qu'à celle des grandes reunions hippiques. Eh bien, il faut être sincère et franc, d'abord pour le mérite, comme dirait l'autre, ensuite parce qu'il ne servirait à rien de ne pas l'être.

Le public s'est royalement embêté, et nous aussi. Autant nous avions vibré quelques jours auparavant, en attendant des voitures que nous ne pouvions voir que quelques secondes, et que nous attendions pourtant des heures, autant nous restâmes calmes et désillusionnés en voyant ces engins que nous ne perdions pourtant pas de vue un seul instant.

C'est que l'intérêt du spectacle n'est pas seulement dans ce que voient les yeux, il est avant tout dans ce qu'y ajoute l'imagination ou plutôt dans ce qu'elle y crée, et si d'un côté elle ajoutait, de l'autre le plus romanesque et le plus sensible cerveau n'eût rien pu trouver autre chose que la sensation propre d'un danger inutile.

A 80 à l'heure, en effet, la piste était si dangereuse, que Fritz Opel ayant voulu attaquer Willy Poegge dans le virage fut projeté à l'extérieur, comme la simple pierre d'une fronde, et tourbillonna sur l'herbe, en brisant barrières et arbustes comme des fétus de paille.

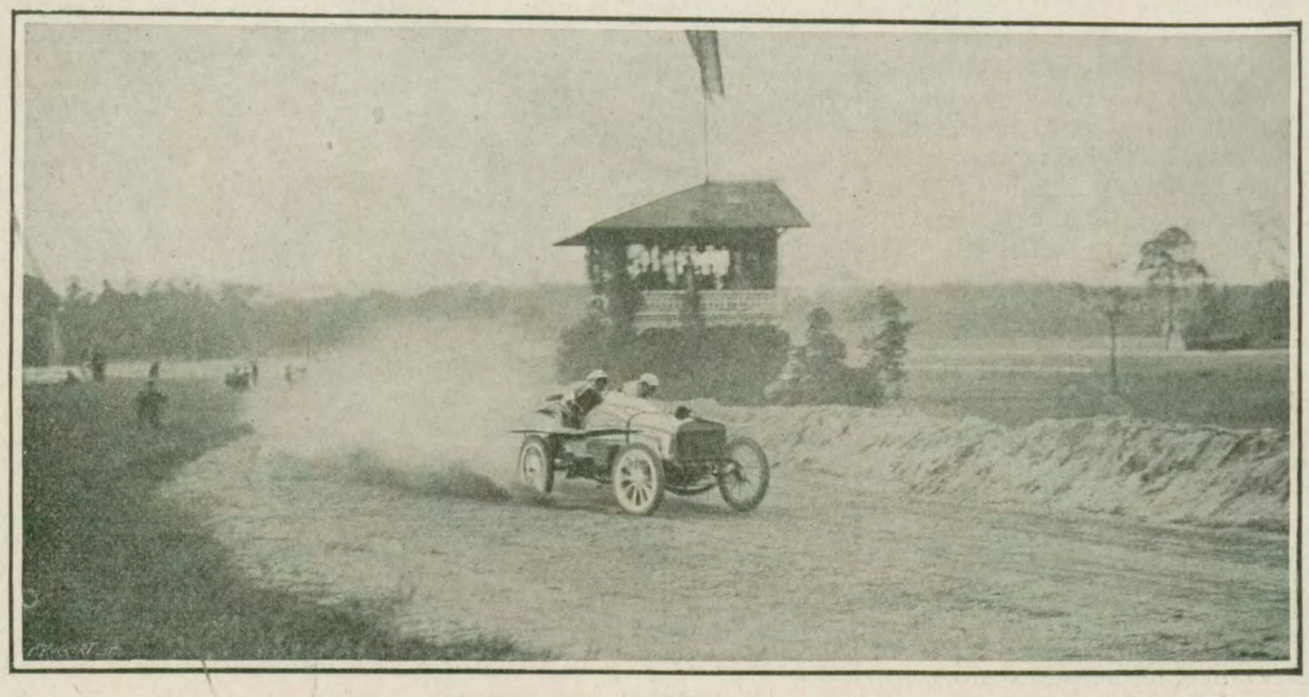
Instruit par l'expérience et corrigé par cette crainte salutaire qui est le commencement de la sagesse, il se contenta de suivre son adversaire pendant 16 kilomètres. Le seul intérêt de la journée fut l'apparition de Théry sur la Richard-Brasier qui avait gagné la Coupe Bennett.

Il n'y avait pourtant là ni lutte ni même essai de vitesse, et pourtant ce fut le gros succès de la journée, le seul, dirai-je volontiers. Justement par ce que notre imagination y ajouta sans avoir besoin même d'être sollicitée, par ce qu'elle y créa d'elle-même.

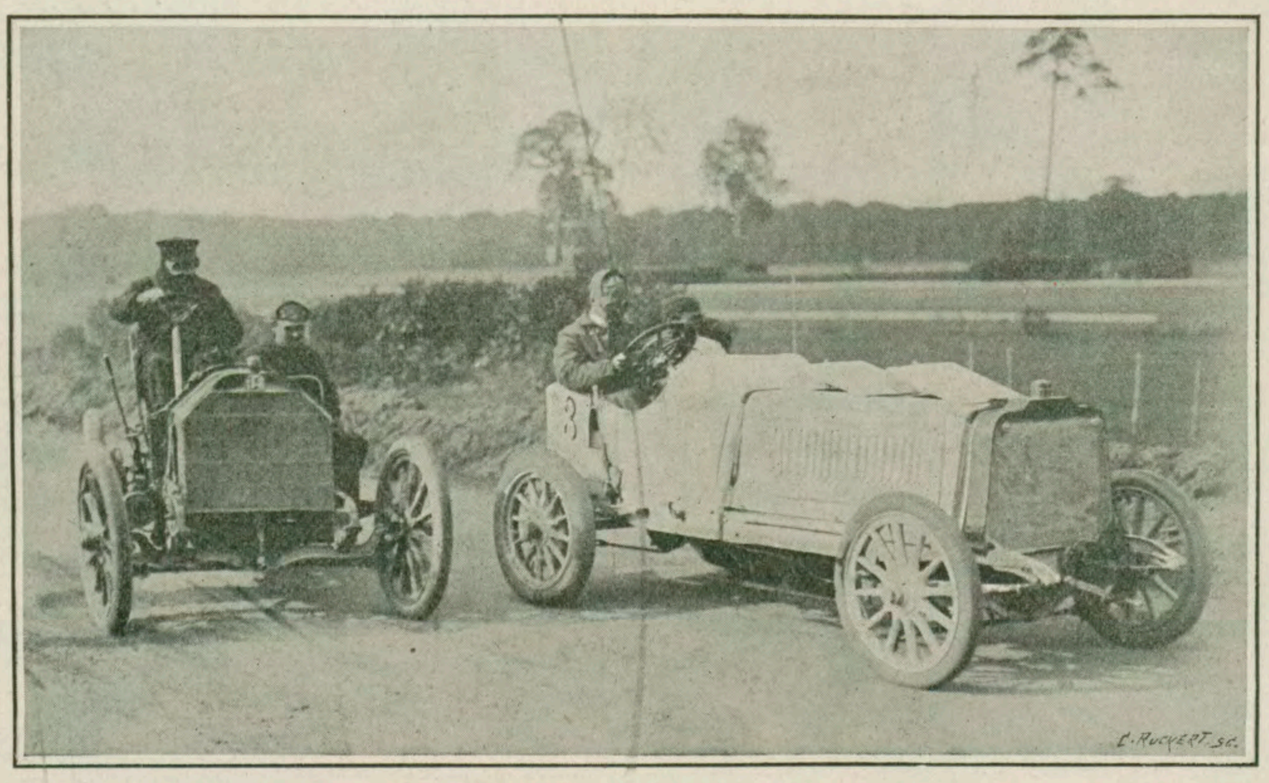
Pauvre autodrome dont on a rêvé de faire un spectacle, et qui n'en est pas et ne pourra jamais en être un! Seuls les êtres vivants entrant en lutte peuvent nous faire vivre de l'intensité de leur effort. Quand des forces de la nature se rencontrent, il faut n'avoir qu'à sentir la brutalité de leur résultat et non chercher à en analyser la suite, parce que cette suite n'existe, à vrai dire, point.

On a cru faire de l'autodrome un spectacle intéressant parce qu'on ne cesse d'y voir les voitures. C'est justement pour cela qu'il n'en est pas un, parce qu'ici la surprise et l'émotion ne viennent que de l'inattendu et non d'une démonstration mathématique, implacable et ennuyeuse qui se déroule sous nos yeux.

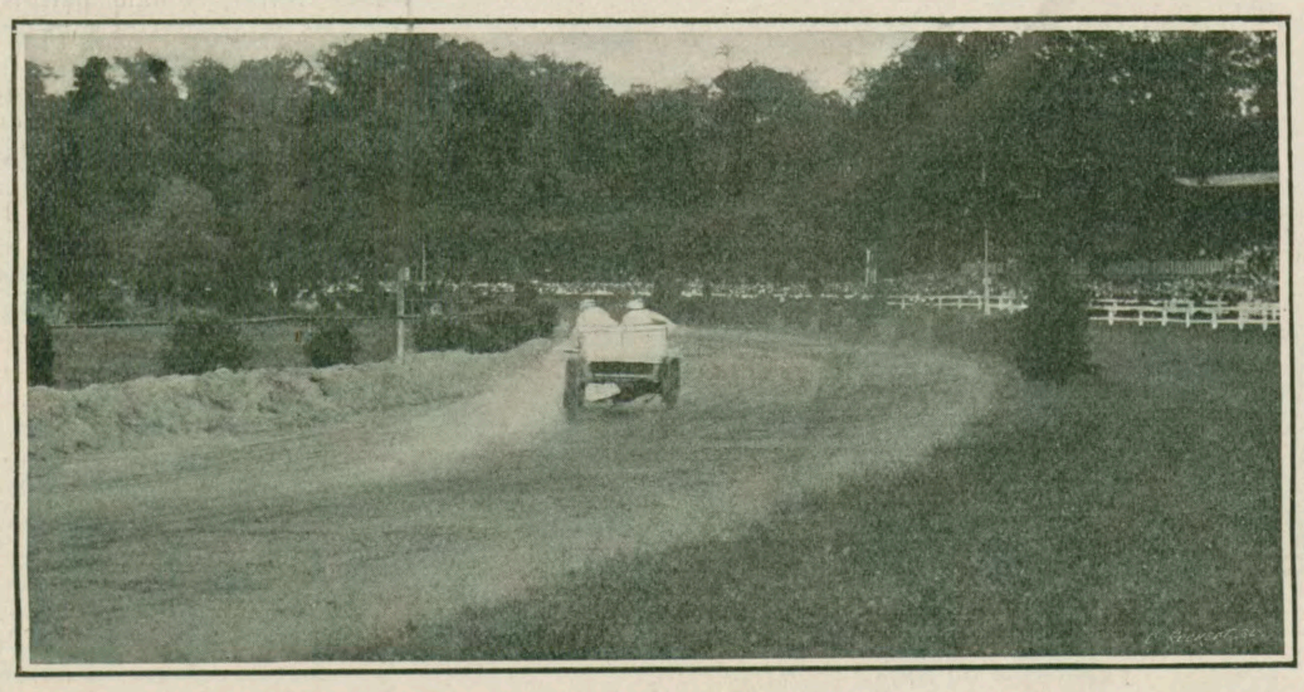
GEORGES PRADE.



L'hippodrome de Francfort transformé en autodrome.
Fritz Opel prenant un virage à toute allure sur la piste.



Les deux triomphateurs de la réunion de courses de Francfort: Willy Poegge et Fritz Opel.



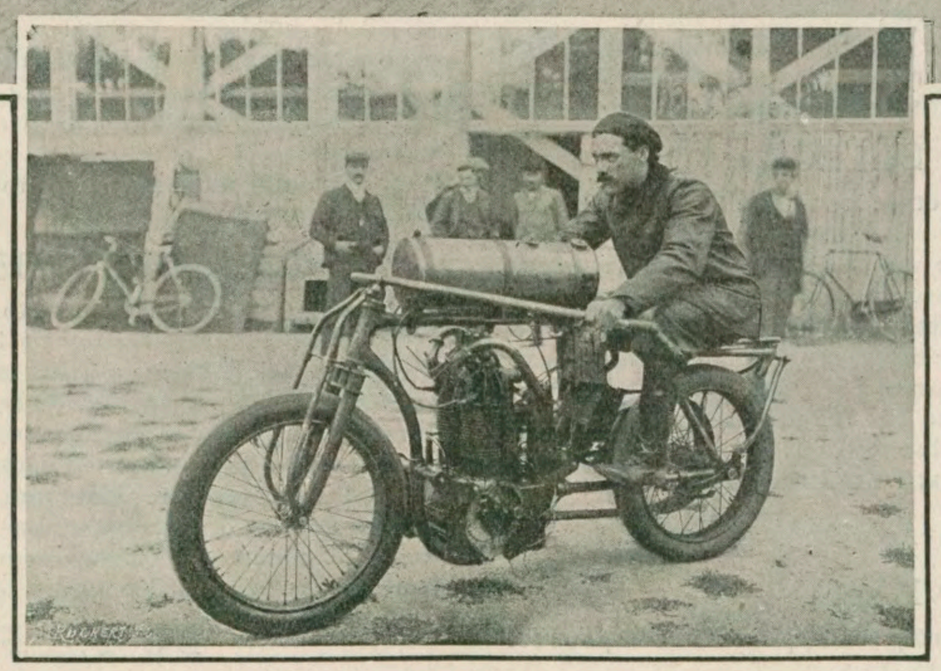
Willy Poegge, termine premier dans la course de 10 milles, s'adjugeant le Prix de l'Empereur.

LA MORT DE DANGLA

La dernière course de
Le départ du match Walthour-Dangla

La course cycliste avec entraîneurs mécaniques compte une victime de plus. Après John Nelson, Elkes, Goernemann, Breton et Orregia, sans parler de ceux qui sont estropiés à jamais, voici Dangla qui disparaît.

Le pauvre coureur agenais a, en effet, succombé samedi soir dans l'hôpital de Magdebourg où il agonisait depuis près de deux semaines, puisque l'atroce accident qui l'enlève datait du dimanche 12 juin. On se rappelle comment il se produisit ; c'était tout à la fin d'une course de 75 kilomètres que Dangla, entraîné par Marius Thé, gagnait brillamment avec de nombreux tours d'avance. Le moteur de Demke, un de ses concurrents, ayant eu quelques " ratés ", l'entraîneur de secours de ce coureur se lança sur la piste pour le relayer, avec une précipitation telle, qu'il ne vit pas arriver, derrière lui, Marius Thé et Dangla. Comme il piquait à la corde, tous deux le prirent en écharpe, et une chute épouvantable se produisit, s'achevant dans un enchevêtrement invraisemblable d'hommes et de machines, parmi lesquels Dangla fut relevé dans un état pitoyable. La jambe cassée en deux endroits, la tête affreusement abîmée, le corps couvert de blessures, le malheureux coureur, immédiatement transporté à l'hôpital, y resta sans connaissance durant douze jours. Hélas ! cette lutte contre la mort qui nous a étreint le cœur à tous devait se terminer par une sinistre victoire de la Camarde sur l'homme qui avait, lui, connu tant de triomphes plus glorieux.



Marius Thé, qui entraînait Dangla dans l'épreuve de Magdebourg, au cours de laquelle le coureur agenais fit la terrible chute qui devait lui coûter la vie.

Dangla
Dangla à Paris.
au vélodrome Buffalo, le 12 mai.

Paul Dangla, né à Agen voici vingt-quatre ans, pouvait en effet être considéré comme un de nos meilleurs coureurs de demi-fond. Il fut chez nous, il y a trois ans, le plus dangereux rival de Harry Elkes, qui, coïncidence tragique, devait lui aussi trouver la mort en piste, et ce printemps, il avait été le seul de nos coureurs à triompher une fois de cet autre imbattable Américain, Walthour.

Ce match fût la dernière apparition à Paris du coureur agenais. Il courut le 5 juin à Berlin-Friedenau et de là se rendit à Magdebourg où il devait trouver la mort.

Depuis longtemps déjà, la guigne le poursuivait, ainsi qu'en témoignent les nombreuses chutes dans lesquelles il avait déjà failli perdre la vie, avant celle de Magdebourg.

Nous ne reverrons plus sa longue et mince silhouette de lévrier, aux attaches fines, mais puissantes. Pauvre champion ! VICTOR BREYER.

BORDEAUX-PARIS HIPPIQUE

LE RAID INTERNATIONAL DE LA *VIE AU GRAND AIR* ET DE LA *FRANCE DE BORDEAUX ET DU SUD-OUEST*

Nous eûmes, ces dernières années, ces épreuves classiques qui passionnèrent l'opinion publique et donnèrent de si merveilleux résultats : Bordeaux-Paris pédestre, Bordeaux-Paris cycliste, Paris-Bordeaux automobile ; il manquait à la série Bordeaux-Paris hippique.

La *Vie au Grand Air*, avec l'active collaboration d'un des plus importants organes du midi, *la France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, va combler cette lacune.

Au mois d'octobre prochain, cavaliers et conducteurs vont se mettre en ligne pour couvrir 800 kilomètres. Les temps mis par les pédestrians, les cyclistes, les automobilistes, vont nous fournir des comparaisons intéressantes et instructives.

Comme nous l'avons annoncé dans notre dernier numéro, l'épreuve que nous organisons différera de *tous* les raids ou courses de résistance disputés jusqu'à présent, car le savoir, le talent, l'intelligence et l'esprit d'initiative du conducteur ou du cavalier seront un des facteurs importants de la victoire.

Dans les courses hippiques de résistance, on obligea toujours les concurrents à des arrêts d'une durée déterminée, en des points fixés à l'avance.

Dans notre épreuve, point d'arrêts fixés à l'avance, point de repos d'une durée déterminée. Si, en effet, on oblige les concurrents à partir chaque jour douze heures après leur arrivée à 100 ou 120 kilomètres, il arrive forcément que tous sont obligés de suivre le train fait par un *fou*, s'ils ne veulent pas se laisser distancer et perdre tout espoir de rattraper les chevaux de tête.

Il en est même qui n'ont qu'un but : user un concurrent qui a des chances et mettre le desarroi dans le peloton, au profit d'un camarade.

Et, en tout état de cause, les étapes scindées à l'avance prédisposent les concurrents à accélérer l'allure, en raison même de la brièveté de l'étape, car ce n'est pas la distance à parcourir qui est la grande cause de fatigue pour un cheval, c'est le *train* qui tue, et les étapes obligatoires espacées ou rapprochées ont ce grand inconvénient de griser le concurrent qui espère maintenir, quatre, cinq ou six jours durant, l'allure qu'il aura le premier jour. Tous les raids disputés depuis quelques années nous en fournissent des exemples, et il est rare que les vainqueurs des premières étapes figurent au même rang à l'arrivée ; ainsi, dans Bruxelles-Ostende, le cheval du capitaine E. Joostens parcourt 59 kilomètres en 2 h. 14 m. et meurt au 74e kilomètre ; celui du lieutenant Donnay de Costean parcourt la même distance en 2 h. 32 m. et meurt au 70e kilomètre. Tous ceux, du reste, qui ont dépassé la vitesse de 20 kilomètres n'ont pu dépasser le contrôle des 100 kilomètres.

Notre règlement a fait l'objet d'une longue et sérieuse étude ; dès que a commission technique en aura terminé la rédaction définitive — très prochainement — nous le publierons *in extenso* à cette place.

Quant aux engagements, ils seront reçus à partir du 15 juillet dans nos bureaux, ainsi qu'aux bureaux et chez les correspondants de la *France de Bordeaux et du Sud-Ouest*.

Le Secrétaire du Comité,
PAUL MÉGNIN.

P. S. — Le secrétaire du comité sera, tous les lundis, de 10 heures à 11 heures, à la disposition des futurs concurrents du Raid international hippique Bordeaux-Paris.

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

Le Grand Prix Cycliste. — Résultats du sixième concours. — Allemagne et Danemark, 3 m. 43 s. 4/5. — Un dead-heat !

Le concours organisé à l'occasion du Grand Prix Cycliste a obtenu un très gros succès, plus vif encore que tous ses devanciers. Le nombre des pronostiqueurs a dépassé fortement celui de la Coupe Gordon-Bennett, qui, on s'en souvient, avait battu de loin les records de tous nos précédents concours.

Rappelons qu'il s'agissait de pronostiquer :

1° Les nations représentées dans la finale ;

2° Le temps de ladite finale, la seconde question ne devant cependant servir que pour établir le classement entre les pronostics exacts sur la première. Or, les nations représentées dans la finale, qui a réuni

MAYER, RUTT ET ELLEGAARD

étaient : l'Allemagne et le Danemark, et le temps officiel a été de 3 m. 43 s. 4/5.

Les réponses exactes sur la première question ont été relativement peu nombreuses, en raison de ce fait, que presque tous nos pronostiqueurs, n'ayant pas prevu le cas de deux coureurs de la même nationalité dans la finale, ont nommé trois pays au lieu de deux. Il s'est néanmoins trouvé 145 cartes postales portant la solution exacte.

C'est donc sur la seconde question que ces 145 pronostiqueurs ont dû être classés, et ce classement a donné lieu à une lutte sans précédent, plus de dix concurrents se tenant à une seconde près et luttant jusqu'au poteau.

Enfin, la première place a donné lieu

A UN DEAD-HEAT

les deux concurrents qui se sont approchés le plus du temps réel (3 m. 43 s. 4/5) ayant tous deux indiqué 3 m. 45 s.

Ce sont : M. P. Marty, 21, rue Alfred-Cendré, à Abbeville, et M. Frédéric Giovanoli, place Saint-Roch, à Menton.

Ces deux heureux pronostiqueurs auront donc à se partager le premier et le second prix additionnés, soit 150 francs en espèces.

Voici, d'autre part, les noms des **cent pronostiqueurs** qui se sont le plus rapprochés des lauréats.

MM. Daniel, Saumur. — Bichebois, Paris. — Pajot, Challans. — Lemaire, Villers-Bretonneux. — Daguenet, Etampes. — Morenvellez, Rantigny. — Bucreick, La Madeleine-Lez-Lille. — Lebœuf, Saumur. — Canié, Agen. — Bonnefoi, Paris. — Léchenaut, Paris. — Bagnon, Saint-Cloud. — Rodiere, Colombes. — Baudson, Paris. — Baudson, Clichy. — Rampazzi, Paris. — Marvisseau, Paris. — Pancher, le Mans. — Delzieux, Cérons. — Poillot, Gerrey-Chambertin. — Schaener, Reims. — Castaing, Bordeaux. — Robert, Avignon. — Lameth, Etampes. — Lavie, Aumale. — Ranvier, Paris. — Missonneau, Paris. — Sminck, Le Havre. — Thiérot, Brest. — Maire, Creil. — Lotzer, Paris. — Bouvet, Paris. — Jeanpenne, Mencourt. — Broca, Paris. — Schoffel, Héricourt. — Darrepout, Bayonne. — Doutres, Perpignan. — Guinat, Marseille. — Merle, Toulouse. — Latargue, Paris. — A. Cloës, Paris. — Cock, Chalnoy. — Pouy, Saint-Denis. — Sibenaler, Bruxelles. — Dubois, Paris. — Scellier, Nîmes. — Taithe, Lyon. — Coste, Nîmes. — Agnès, Thoissey. — Bouvier, Valence. — Cholet, Tours. — Spranck, Luxembourg. — Niel, Aix en Provence. — Vernhette, Montpellier. — Vauttœserlande, Paris. — Jouannet, Paris. — Claverie, Cordillac-s.-Garonne. — Bonio, Nantes. — Sevestre, Nantes. — Starmans, Liège. — A. Fauquet, Lyon. — G. Fauquet, Lyon. — Emilie de Creuze, Genève. — Carniet, Saint-Barthélemy. — Hendaye, Bordeaux. — Wicart, Valenciennes. — Magrés, Bernerie-en-Retz. — Guérin, Limoges. — Vincen, Fougeres, — Gallard, Château Gontier. — Reusonnet, Verviers. — Baudenner, Jemeppe-Lez Liége. — Leroy, Gournay-en-Bray. — Aine, Paris. — Longes, Paris. — Castagno, Paris. — Huthier, Garches. — Michot, Auxerre. — Laboissiere, Paris. — Romain, Paris. — Rioland, Paris. — Phippo, Paris. — Degoy, Paris. — Garey, Paris. — Blouet, Paris. — Tombois, Reims. — Antoine, Namur. — Peghaire, Paris. — Hibert, Paris. — Parys, Mons. — Maréchal Bruxelles. — Delux, Genève. — Eberhard, Paris. — Kauffmann, Paris. — Prevost, Arras. — Allain, Paris. — Leridan, Paris. — Rigaut, Orleans. — Duménil, Amiens. — Lemarchand, Nantes.

Notre septième concours. — Pour les Amateurs Photographes. — Du 2 au 31 Juillet. — Le Tour de France.

Notre concours sur les résultats du Grand Prix Cycliste — dont on verra les résultats ci-contre — terminera, au moins pour l'instant, la série de concours de pronostics que nous avons organisés ces temps derniers.

Pour répondre au désir de nombreux lecteurs, notre prochaine compétition sera donc un

CONCOURS PHOTOGRAPHIQUE

auquel pourront prendre part tous ceux qui s'amusent à taquiner la plaque sensible, qu'ils résident à Paris ou en province.

C'est, en effet, à l'occasion de la grande course sur route du Tour de France, organisée par notre confrère l'*Auto*, que ce concours sera organisé. Son mécanisme est des plus simples :

Il s'agira tout simplement de nous envoyer une ou des épreuves (non collées) d'instantanes representant des vues de la course, qu'elles soient prises au départ, à l'arrivée ou en cours de route d'une quelconque des étapes. Ce concours restera ouvert (c'est-à-dire que les photographies seront reçues par nous) pendant toute la durée de la course, soit

DU 2 A FIN JUILLET

mais nous prions les intéressés de faire leurs envois le plus vite possible, car toutes les photographies presentant quelque interêt et suffisamment bonnes pour être publiées dans la *Vie au Grand Air* le seront sans retard, et il importe que nous restions dans l'actualité.

Voici maintenant la liste des récompenses affectees au concours. Tout d'abord, il sera alloué une prime de cinq francs

POUR CHAQUE PHOTOGRAPHIE PUBLIÉE

Puis, lorsque le concours aura été clos, deux prix seront attribués aux deux meilleurs envois. Le premier dans l'ordre de mérite recevra une somme de cent francs ; le second, vingt-cinq francs.

Dans notre prochain numéro, nous reviendrons d'une façon plus détaillée sur ce concours. Bornons-nous pour aujourd'hui à rappeler que le départ de la première étape du Tour de France aura lieu samedi prochain, 2 juillet, à Montgeron, et que, dès le lendemain, les candidats au concours pourront envoyer leurs épreuves.

H. Gallay